РЕДАКЦИОННО-ИЗДАТЕЛЬСКИЙ СЕКТОР УВВС РККА

1462

М. П. ВОЛЬНИКОВ, П. Н. ПОНОМАРЕВ
А. Ф. ЗАЙКИН

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ПО МОБИЛИЗАЦИОННОЙ РАБОТЕ ТЫЛА ВВС

ВМОЛА
Инв. № 120288
Секретная
Академическая библиотека

ИЗДАНИЕ УПРАВЛЕНИЯ ВОЕННЫХ ВОЗДУШНЫХ СИЛ РККА
МОСКВА—1932

335433

ВОЗВРАТИТЕ КНИГУ НЕ ПОЗЖЕ
обозначенного здесь срока

РПМ БАН з. 49, т. 1 000 000, 28.02.91 г.

Y 4. G(2)3

1462

СЕКРЕТНО

РЕДАКЦИОННО-ИЗДАТЕЛЬСКИЙ СЕКТОР УВВС РККА

II ГД
В-71

Устарело
Только для справок

НЕ ПОДЛЕЖИТ ОТЧУЖДЕНИЮ

М. П. ВОЛЬНИКОВ П. Н. ПОНОМАРЕВ,
А. Ф. ЗАИКИН

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ

ПО МОБИЛИЗАЦИОННОЙ РАБОТЕ ТЫЛА ВВС

335433

НКВМФ ВМА РККФ им. т. Ворошилова
Инв. № 17648
Отдел
Полка
СЕКРЕТНАЯ БИБЛИОТЕКА

НКВМФ ВМА РККФ им. т. Ворошилова
Инв. № 396 Дт.
Отдел ВВС
Полка В
СЕКРЕТНАЯ БИБЛИОТЕКА

БИБЛИОТЕКА
Военно-морской
академии
им. Кузнецова Н. Г.

ВМОЛА
Инв. № 120288
Секретная
Академическая библиотека

ИЗДАНИЕ УПРАВЛЕНИЯ ВОЕННЫХ ВОЗДУШНЫХ СИЛ РККА
МОСКВА—1932

К

Заказ № 432а. Тираж 5.000 экз.

Центр. тип. НКВМ им. Клима Ворошилова, Москва, ул. Маркса и Энгельса, 17.

ПРЕДИСЛОВИЕ

Труд «Некоторые вопросы мобработы тыла ВВС» рассчи на то большое число командиров, которые сейчас влились в ч сти ВВС и по роду своей деятельности должны будут руково дить и вести мобработу.

Предлагаемая вниманию именно этой категории начсостава кни́га должна будет облегчить его труд при выполнении той сложной и кропотливой работы, которой является мобилизационно-снабженческая работа. В этой работе нельзя пренебрегать никакой мелочью.

Поэтому правильно поступают авторы, когда они пишут подчас о простых и понятных само собою вещах. В систематизировании всех вопросов мобснабженческой службы, в сведении их в одно место — главнейшее достоинство книги.

Начальник I управления штаба ВВС РККА **Чернобровкин.**

ВВЕДЕНИЕ

„Только при таком порядке вещей, когда не будет больше классов и классового антагонизма, социальные эволюции перестанут быть политическими революциями. До тех же пор, накануне каждого переустройства общества, последним словом социальной науки будет: война или смерть, кровавая борьба или уничтожение.

Такова неотразимая постановка вопроса".

(К. Маркс).

„Причина войны как исторического явления коренится не в „естественном дурном начале", заложенном в людях, и не в „плохой" политике правительств, а в том, что общество разбито на классы, на эксплоаторов и эксплоатируемых, капитализм — вот причины войн новейшей истории.

(Тезисы VI конгресса Коминтерна).

«Война — не случайность, не «грех», как думают христианские попы, а неизбежная ступень капитализма, столь же законная форма капиталистической жизни, как и мир»...

Вот почему

«мы не хотим игнорировать той печальной возможности, что человечество переживет —на худой конец — еще вторую империалистическую войну... Империализм поставил на карту судьбу европейской культуры: за данной войной (1914—1918 гг. **М. В.**), если не будет ряда успешных революций, последуют вскоре другие войны — сказка о «последней войне» есть пустая, вредная сказка, мещанская «мифология» **(Ленин).**

Неизбежность новой войны для нас очевидна, ибо, как говорил на XVI с'езде ВКП(б) т. **Ворошилов:**

«Буржуазия вооружается не для парадных представлений; она вооружается не только для того, чтобы пытаться с помощью оружия разрешить свои неразрешимые проти-

воречия, вооружается не только для того, чтобы выйти из своего исторического тупика, из которого выхода кроме мировой революции нет, — она вооружается помимо всего прочего и для того, чтобы бороться с надвигающейся революцией и в первую голову, чтобы попытаться сорвать наше социалистическое строительство».

Итак будущая война, поскольку мир разделен на классы, поскольку сейчас существуют две диаметрально противоположные социальные стороны: капитализм и социализм, если не будет ряда успешных революций, неизбежна.

Какова же будет эта война?

Когда М. В. Фрунзе докладывал III с'езду советов, то говорил, что: «Минувший опыт мировой, империалистической и нашей гражданской войн с полной очевидностью показал, что современная война ведется не только вооруженной силой, но и всей страной в целом, требуя напряжения всех производственных сил государства».

«Империалисты готовятся к войне по-настоящему — методами, резко отличными от тех, которые еще не так давно применялись, и в несравненно более широком масштабе ими учитываются уроки и опыт недавнего прошлого. Поэтому в настоящий момент армия, как таковая, перестала уже играть основную доминирующую роль в подготовке к будущим вооруженным столкновениям. Страна, ее экономика в целом — промышленность, сельское хозяйство и транспорт, ее культурные учреждения и ее научные силы— вот рычаги, приведенные сейчас в действие для подготовки к будущим жестоким схваткам» **(Ворошилов).**

Капитализм бешено вооружается; задыхаясь в тисках собственных противоречий, охваченный жесточайшим всеобщим кризисом, он ищет спасения в новой бойне, направляя свой первый удар против отечества мирового пролетариата.

Вот почему СССР, соблюдая и проводя политику мира, вынужден для победоносной обороны организовать и противопоставить врагу все свои живые и материальные ресурсы, а это возможно тогда, когда страна подготовится к победоносной обороне заранее, когда не только армия, но и каждый наркомат, каждая отрасль промышленности до мельчайших подробностей проработают еще в мирное время свой мобилизационный план, т. е. проработают те основные положения, которые позволят в кратчайший срок перейти на военное производство и работать на оборону страны.

Отсутствие четкого плана мобилизации приведет к срыву плановости последней, а отсюда все вытекающие последствия, вплоть до поражения, так как кто быстрее сосредоточит необходимые для войны средства, тот возьмет с самого начала в свои руки инициа-

тиву и возможность бить врага на его территории. Преимущество такого положения очевидно.

Из чего же слагается мобилизационная готовность и каковы ее элементы?

Первое — **подготовка живых сил.**

Подготовка самой армии и в первую очередь ее основного костяка — командно-политического состава.

Организовать, оснастить современной техникой и подготовить Красную армию, как армию классовую, как верное орудие пролетарской диктатуры, воспитывать ее в духе классовой ненависти к буржуазному миру.

Но как бы ни была сильна армия, все же оборонять страну, опираясь только на нее, нельзя, а поэтому необходима военизация всего трудящегося населения.

Армия, организованная на принципе вооружения трудового народа, что возможно только в условиях социалистического государства, будет самой сильной армией мира.

Еще VIII с'езд ВКП(б) по этому вопросу дал следующие указания:

> «Можно считать теоретически неопровержимым, что самую лучшую армию мы получили бы, создавая ее на основе обязательного обучения рабочих и трудовых крестьян в условиях, близких к их повседневному труду. Общее оздоровление промышленности, повышение коллективности и производительности сельскохозяйственного труда создавали бы самую здоровую основу для армии; роты, батальоны, полки, бригады, дивизии, которые совпадали бы с мастерскими, заводами, деревнями, волостями, уездами, губерниями и шли бы в ногу с хозяйственным под'емом страны и параллельным воспитанием командного состава, стали бы самой непобедимой армией в мире, к такой именно армии мы идем и раньше или позже мы к ней придем» (ВКП(б) в резолюциях ее с'ездов и конференций 1898—1921 гг.).

Вторым элементом мобилизационной работы является подготовка технико-материальной базы.

Оснащение современной армии техникой (химия, авиация, танки, дальнобойная артиллерия и т. д.) и классовый характер будущих войн совершенно изменят последние. Благодаря совершенной технике стало возможным вести не только пространственную операцию (одновременное поражение противника во всю глубину его оперативного расположения), но и одновременное поражение всего государства с его материально-экономическими и моральными ресурсами.

> «Ныне уже стало ходячей истиной положение, что в будущих столкновениях, в будущих войнах понятия тыла и фронта будут стерты. Авиация, танки, химия — все эти средства борьбы не знают прежних границ или во всяком

случае границы фронта в старом понимании для них необязательны» **(Ворошилов).**

Ф. Энгельс писал:

«Ничто не зависит до такой степени от экономических условий, как именно армия и флот. Вооружение, состав, организация, тактика и стратегия находятся в прямой зависимости от данной степени производства и средств сообщения. «Не свободное творчество ума» гениальных полководцев совершало перевороты в этой области, а изобретение лучшего оружия и изменение в составе армий; влияние лучших полководцев в лучшем случае ограничивалось лишь приспособлением способа войны к новому оружию и новым бойцам».

Следовательно только индустриализация страны вполне обеспечит обороноспособность нашего Союза и только индустриализация страны принесет полную победу над капиталистическими государствами, посягающими на завоевание Октября.

Отсюда как вывод — всемерная подготовка народного хозяйства страны для целей победоносной обороны, с тем чтобы с об'явлением мобилизации все отрасли перестроили свою работу и применили ее к запросам фронта.

Нельзя завод, предприятие, народное хозяйство одним мановением руки, во мгновение ока перевести на производство иной продукции. Для такого перевода — планового, быстрого и безболезненного для народного хозяйства — нужно все необходимое подготовить еще в мирное время. Каждое предприятие, каждое учреждение должны иметь свой строго разработанный план перевода на военные рельсы, с точным знанием программы военной продукции своего завода на время войны, срока и способов перевода; оно должно планом своим реально предусмотреть во всех деталях мероприятия по обеспечению намечаемой программы военной продукции и по развертыванию ее в принятый планом срок.

Забота в мирное время о том, чтобы военная программа ориентировалась на наибольшую мощность завода, чтобы она была обеспечена соответствующим оборудованием, станками, инструментом, лекалами, необходимым сырьем и топливом, техническим и рабочим составом; точное определение источников получения во время войны всего необходимого, что не может быть в мирное время отложено в неприкосновенные запасы завода; гарантия того, что все это будет получено и точно в срок и т. д., и т. д. — все это является первейшей обязанностью завода по подготовке к обороне.

Эта подготовка в основном охватит следующие вопросы:

1. Порядок и сроки развертывания военного производства. Они должны безусловно соответствовать реальным возможностям. Весь план должен обеспечить развертывание в установленный срок.

2. План, источники и сроки снабжения предприятий для военного производства:

а) фабрично-заводским оборудованием, станками, инструментами;

б) сырьем, топливом и полуфабрикатами, основными и вспомогательными материалами;

в) электроэнергией;

г) фабрично-заводским и железнодорожным транспортом для приема и погрузки материалов, топлива, оборудования, инструментов, продукции и пр.;

д) рабочей силой (отдельно квалифицированной); техническим и инженерным составом. План подготовки специалистов рабочих своими средствами;

е) денежными средствами для развертывания производства.

3. План размещения предприятий развернутого военного производства и размещения пришедших добавочных рабочих.

4. План кооперирования с другими заводами.

По второму пункту необходимо точно знать:

1) что из этих предметов имеется на месте, на заводе, в его складах. В каком состоянии находится наличное (отдельно неприкосновенные запасы); как поставлено хранение и сбережение имеющегося, иначе числящееся по плану может в действительности оказаться в самом негодном состоянии;

2) что из потребного по плану, откуда и в какие сроки должно поступить на предприятие;

3) соответствуют ли качественно и количественно намеченные в плане элементы (оборудование, инструменты, сырье и пр.) тому производству, на которое предприятие должно будет перейти.

Это есть только некоторые основные положения, которыми должна руководствоваться каждая отдельная ячейка народного хозяйства (завод, фабрика).

Практическая деятельность подготовки народного хозяйства Советского союза в целях победоносной обороны должна быть пропитана идеями пролетарского государства и на деле обеспечивала бы проведение в жизнь генеральной линии нашей ленинской партии во всех областях.

Учитывая решающее значение экономики страны и ее подготовленность к войне, гениальнейший полководец и стратег рабоче-крестьянской Красной армии Михаил Васильевич Фрунзе в свое время обращал исключительно большое внимание на подготовку народного хозяйства к задачам обороны. Он говорил:

«Сугубая важность систематической, планомерной и тщательной разработки и подготовки вопроса промышленной мобилизации ясна для всех. Между тем приходится констатировать, что в этом отношении нами сделано пока чрезвычайно мало. Работа должна быть поставлена так, как она ставится в генеральных штабах в отношении чисто боевых

элементов войны. Должен быть составлен такой же оперативный план развертывания хозяйства страны во время войны, какой мы разрабатываем для войск. В этом плане должны быть точно учтены и все наши потребности и все наши ресурсы. Должно быть обеспечено правильное и бесперебойное снабжение и фронта и тыла. Эта работа невероятно сложна, но она и нужна и осуществима. Следует отметить, что осуществление ее у нас чрезвычайно облегчается государственным характером основных отраслей нашей промышленности; в этом наше огромное преимущество перед буржуазными странами, и было бы непростительно не суметь использовать это преимущество должным образом».

ГЛАВА I

МОБИЛИЗАЦИЯ

1. ОБЩИЕ ПОНЯТИЯ О МОБИЛИЗАЦИИ

Мобилизация есть переход частей на организацию военного времени.

Различают четыре наиважнейших вида этого перехода:

1. Развертывание мобилизуемой части до штатов военного времени.

2. Существующая часть развертывается до штатов военного времени сама и одновременно выделяет кадры для новых частей.

3. Мобилизуемая часть расформировывается и поступает на формирование вновь развертываемых частей.

4. Формируются новые части с об'явлением мобилизации.

Все перечисленные способы развертывания армии возможны лишь тогда, когда они обеспечиваются соответствующим кадром командно-политического состава и необходимыми запасами имущества и материалов.

Людской и конский контингенты содержатся как скрытый кадр, за исключением четвертого случая, при котором все поступает лишь с об'явлением мобилизации, а необходимое для работы имущество сосредоточивается в непзапасе развертывающей новые формирования части.

В зависимости от задачи, возложенной с об'явлением мобилизации, готовность мобилизационных частей по срокам может быть различна.

Такие части, как кавалерия, мото-мех, броне-танковые и особенно авиация, обладающие большой подвижностью, и в самый первый период войны призванные прикрывать отмобилизование остальной армии, имеют ускоренные сроки мобилизации. Пехота и прочие рода оружия отмобилизовываются нормально.

Колоссальный количественный и качественный рост военной техники и особенно авиации приводит нас к определенному выводу о том, что будущая война начнется в воздухе и с воздуха, т. е. фактически авиация начнет войну. Это красноречиво под-

тверждается бешено растущими скоростями, грузоподъемностью и радиусом действия современных самолетов.

Первый удар каждая из борющихся сторон постарается нанести по важнейшим тыловым базам и крупным ж.-д. узлам, с тем чтобы, разрушив их, сорвать мобилизацию и задержать сосредоточение армий противника. Эта задача будет возложена на авиацию.

Двухсоткилометровая скорость в соединении с тысячекилограммовым взрывчатым грузом делают воздушный флот способным надолго приостановить нормальную работу стратегических центров страны.

Из сказанного видно, что преимущество положения будет у того, у кого воздушные силы сумеют быстрее перестроиться, в кратчайший срок отмобилизоваться и приступить к выполнению боевых операций.

Сократить срок мобилизационной готовности авиации до минимума — такова основная задача. Она выполнима лишь при условии хорошо поставленной работы в мирное время, наиболее гибкой и совершенной организации авиационных частей и высокой боевой выучки.

Авиация должна быть всегда готова и в любую минуту с об'явлением мобилизации или по особому приказу ей остается подвесить бомбы и, ознакомившись с поставленными боевыми заданиями, выполнять их.

Что необходимо для усиления боевой готовности и наиболее успешного отмобилизования — будет сказано ниже.

В основном четыре фактора влияют на успех отмобилизования: 1) правильно проведенная в мирное время вся подготовительная работа, 2) политико-моральное состояние и обученность личного состава как кадрового, так и призывного, 3) высокое качество политобеспечения мобилизации и 4) степень и качество обеспечения имуществом и транспортом.

2. ЛИЧНЫЙ СОСТАВ

Как правило добрая половина людей и транспорта прибывает в часть по мобилизации и только основное ядро, очень ограниченное, выделяется из кадров формирующей части, вот почему умение правильно распределить этот кадр, жестко и точно указать каждому лицу его место и обязанности при мобилизации решает в основном успех последней.

Необходимо еще в мирной обстановке командиру основной части продумать и наметить решение всех основных вопросов, касающихся личного состава, с тем чтобы при об'явлении мобилизации взять на себя руководство развертыванием и отмобилизованием формируемых частей. Подготовка мирного времени должна заключаться прежде всего в глубоком и всестороннем

изучении личного состава, предназначенного к выделению в другие части.

При расстановке сил командир основной части не должен руководствоваться чисто формальной стороной, т. е. должностным положением того или иного лица в мирное время.

Основное внимание надлежит сосредоточить на личных качествах и индивидуальном подходе к каждому в отдельности.

Выделение кадров только по должностному признаку, без учета качественной стороны может привести к тому, что какой-нибудь Иванов, плохо справляющийся со своими обязанностями помощника командира парка в мирное время, получающий при мобилизации назначение на должность командира первоочередного парка, явно не справится с возложенными на него задачами, что фактически приведет к обезглавливанию части в самый важнейший период работы.

При расстановке сил командир основной части должен кроме оценки личного состава учесть и очередность отмобилизования развертываемых им в военное время частей. Здесь следует иметь в виду, что части, уходящие на фронт, в первую очередь могут оказаться со значительным некомплектом, поэтому необходимо малое количество личного состава возместить высоким качеством.

Итак, ядро кадра, выделяемого в первоочередные части, должно быть особенно работоспособным, крепко спаянным и дисциплинированным. Этот кадр должен иметь значительную партийную и комсомольскую прослойку с преобладанием процента рабочих.

Выполнение перечисленных задач является верной гарантией того, что часть отмобилизуется без паники, в срок и боеспособной.

3. МОБПЛАН В ЧАСТИ УКОМПЛЕКТОВАНИЯ ЛИЧНЫМ СОСТАВОМ

При проработке мобилизационного плана части, в главе об укомплектовании личным составом обязательно следует:

1. Проверить сроки прибытия приписного начальствующего и рядового состава со сроками готовности частей.

2. Составить расчет укомплектования, разбив приписной личный состав по подразделениям.

3. Тщательно разработать вопрос о приеме пополнения и санитарной обработке личного состава, а также мероприятия на случай неявки приписных и покрытия некомплекта.

4. Наметить заранее приемщиков прибывающих команд и разработать им инструкции.

5. Наметить руководящему составу заместителей.

6. Всему выделяемому кадру начсостава наметить часы для устройства личных дел. Не вызывать с об'явлением мобилизации

весь состав одновременно, за исключением случаев вызова по боевой тревоге. В первую очередь ограничиваться вызовом лиш только тех, кто действительно необходим, как то: командир части военком, начальники подразделений, техники, мотористы и пр.

7. Предусмотреть проведение санпросветработы с прибывающим пополнением, используя для этого ожидание очереди в бан и др. случаи нерационально затрачиваемого времени.

4. РОЛЬ УЧЕБЫ

Повседневная учеба в разрезе задач военного времени помогает с одной стороны командиру судить о способностях своих подчиненных, а с другой — дает навык и тренировку всему личному составу. К этой учебе относятся: проведение различного рода тревог, опытных погрузок, выходов в поле в штатах военного времени (приурочивая эти выходы к сборам), маневры, отрядные учения и пр.

Правильно поставленная учеба даст возможность руководящему командному составу снабженческих органов ВВС приобрести навыки в составлении различных расчетов, графика движения грузов со склада в часть и обратно, в проработке плана обеспечения боевых частей и в уменьи увязывать вопросы снабжения с общей схемой питания ВВС, не ограничивая их собственно узкой точкой зрения: охрана, подготовка путей, политобеспечение, связь и т. д.

В порядке учебы необходимо знакомить личный состав с предназначением в военное время. Там, где уделяют этому вопросу мало внимания, исполнитель по мобилизации не знает, какую работу он будет выполнять в военное время и является слабо подготовленным исполнителем.

Отсюда его растерянность и срыв сроков целого ряда работ, предусмотренных в мобилизационных планах частей.

В порядке же учебы можно и нужно будет организовать подготовку кадров специалистов (шоферов, слесарей, сварщиков и т. п.), так как приписной состав может оказаться не соответствующим качеству, а замена специалистов рядовыми стрелками приведет к очень неприятным последствиям и вряд ли оправдает себя.

5. РАБОТА ПАРТПОЛИТАППАРАТА ПРИ МОБИЛИЗАЦИИ

Отмечаем особо роль партполитаппарата в деле лучшего и скорейшего отмобилизования частей.

§ 63 главы VII «Полевого устава РККА» гласит: «Основной задачей политической работы в РККА является обеспечение и укрепление боеспособности Красной армии как вооруженной опоры пролетарской диктатуры.

Это достигается всей деятельностью политорганов, как важнейших проводников руководящего влияния пролетарского государства и армии, мерами организационно-политического порядка

и агитационно-пропагандистской работой, обеспечивающими в армии пролетарское руководство и правильное проведение классовой линии».

Поскольку авиационные тылы имеют в большинстве своем красноармейскую массу, партийно-политическому кадру, выделяемому на руководящие посты, следует заранее познакомиться с политико-экономической стороной района пополнения, а на проводимых сборах и с самим приписным личным составом. Тщательнее и реальнее разработать политическую часть мобплана, где предусмотреть все виды и методы партпросветработы, как то: летучие митинги, политбеседы, библиотека, стенгазеты, агитповозки, радиоустановки, кино и пр. Полное развертывание перечисленных об'ектов предупредит нездоровые настроения, недисциплинированность и др. явления. Очень важны в период мобилизации периодическая информация и правильное большевистское толкование смысла происходящих событий.

Не трудно предугадать, что вместе с об'явлением мобилизации все контрреволюционные силы данного района дадут себя немедленно почувствовать. Правда их активность и способы проявления будут зависеть и определяться целым рядом фактов, а именно: если в данной местности враждебная прослойка сильна, то и антисоветских выступлений будет больше. Наоборот перевес обобществленного сектора и наличие колхозов заставят враждебные элементы замолчать.

Не исключены возможности диверсий, бандитских налетов и т. п. Вот почему политаппарату во время отмобилизования надлежит разработать мероприятия, обеспечивающие полную ликвидацию подобных явлений и своевременное их предупреждение, для чего следует:

1. Организовать помощь гражданским организациям, на которых будет лежать вся тяжесть борьбы с враждебными нам элементами. Необходимо опереться на активность колхозников и бедняцкой части данного района и дать этой активности должное политическое содержание.

Партийная работа среди населения, повседневное внимание и своевременное, правильное большевистское реагирование на запросы деревни, с которой крепко связана красноармейская масса, должны проходить красной нитью через всю политическую жизнь части еще в мирной обстановке, ибо налаживать и исправлять ошибки политруководства в период отмобилизования будет поздно.

Партийным организациям и политчасти воинских соединений необходимо держать тесный контакт с населением. Формы этой связи достаточно многообразны: шефство, совместные заседания, представительство на сходках, участие в проведении различных кампаний, техническая помощь и пр. — все это есть лишь очень скромный перечень приемов агитпропработы среди горожан и крестьян окружающих селений.

2. Правильно поставить еще в мирное время политработу с красноармейцами; научить их с надлежащим интересом следить за происходящими международными событиями и по-коммунистически оценивать их смысл; наша мирная политика; классовый характер возникшей войны; необходимость упорной борьбы не на жизнь, а на смерть за диктатуру пролетариата и пролетарскую революцию во всем мире, — все это с достаточной ясностью должен усвоить боец Красной армии.

Полевой устав говорит, что: «Основой агитационно-пропагандистской работы является воспитание в личном составе армии безусловного доверия, преданности и сплоченности всего состава вокруг лозунгов и идей советской власти, правильного понимания массами руководящей роли пролетариата в рабоче-крестьянском Союзе, правильного понимания классовых целей войны и международных интересов рабочего класса и всех эксплоатируемых, а также революционной воли к победе».

3. Предупредить могущее быть дезертирство. Выявить в мирное время чуждый нам элемент, случайно просочившийся в армию, и выбросить его вон из красноармейских рядов.

Кроме того и среди нечуждых по духу бойцов могут оказаться трусы и маловеры, которые в самый трудный момент, в момент ухода на фронт, проявят малодушие. Поэтому следует заранее развернуть массовую политагитацию. Внушить массе красноармейцев всю преступность дезертирства, растолковать все величие долга, который они должны выполнить, поднять революционный энтузиазм каждого бойца, с тем чтобы последний беззаветно пошел на борьбу и с легким сердцем отдал, если это понадобится, за дело социализма самое лучшее, самое дорогое для себя — свою жизнь — такова одна из основных задач партполитсостава частей, уходящих на фронт.

«Всякий дезертир должен рассматриваться как изменник и предатель дела трудящихся и своих товарищей.

В борьбе с дезертирством необходимо, опираясь на общественное мнение красноармейского состава, применять самые жесткие карательные меры» (полевой устав, глава VII, § 70).

Последнее, на чем следует остановиться, говоря о личном составе, — это вопрос управления мобилизацией.

Все управление при отмобилизовании сосредоточивается в руках командира формирующей части. Он остается главным начальником и руководителем развертываемых частей. Весь личный состав используется им централизованно. Все силы, независимо от того, какой части они принадлежат, бросаются на отмобилизование в срок первых эшелонов первоочередных формирований. Только после этого, т. е. когда первые эшелоны готовы к переброске на фронт, происходит выделение кадров. Распыление личного состав с момента об'явления мобилизации и предоставление каждой части самой себе неизбежно вызовут беспорядок, стихийность и удлинение сроков готовности частей.

6. ПОРЯДОК ОБЕСПЕЧЕНИЯ ФОРМИРОВАНИЙ ТРАНСПОРТОМ И УХОД ЗА НИМ В МИРНОЕ ВРЕМЯ

Покрытие потребности развертываемых с об'явлением моби лизации частей автотранспортом производится машинами текущего довольствия, машинами, находящимися в неприкосновенном запасе, и наконец тем фондом, который может быть приписан из гражданских учреждений и будет поступать в период мобилизации. Не всегда имея возможность познакомиться с качеством последнего, командование отмобилизовываемых частей все внимание должно сосредоточить на автотранспорте текущего довольствия и неприкосновенного запаса, обеспечив прежде всего тщательный уход и бережливое отношение к нему. Нет надобности подробно перечислять все требования хранения и ухода за автомобилями, на этот предмет существуют надлежащие инструкции, куда и отсылаем нашего читателя. Скажем лишь несколько слов относительно машин неприкосновенного запаса.

Прежде всего и лучше всего они должны храниться отдельно от автотранспорта текущего довольствия; как исключение допускается нахождение автомобилей в одном гараже.

В последнем случае необходимо ставить машины с таким расчетом, чтобы при мобилизации на выезд было затрачено минимальное количество времени, для чего следует:

1. Предусмотреть одновременное использование всех дверей гаража.
2. Следить, чтобы входы не были закупорены машинами, требующими ремонта.
3. Обеспечить каждый автомобиль бензином и маслом для запуска, воронками, ведрами и пр.
4. Иметь проверенную систему зажигания — заряженные аккумуляторы или необходимое количество карбида и исправности генераторов.

Кроме того к машинам неприкосновенного запаса во избежание эксплоатации их пред'является еще одно требование, а именно — моторы на них должны быть запломбированы.

Весь транспорт неприкосновенного запаса еще в мирное время следует распределить и приписать к развертываемым с об'явлением мобилизации частям. На каждую машину следует заранее заготовить приемо-сдаточную ведомость.

При выделении в формируемые части следует учесть равномерность распределения автомобилей неприкосновенного запаса. Очень часто получается, что второочередные части весь положенный им транспорт получают по приписке. Это приводит к тому, что укомплектование формирований второй очереди проходит значительно хуже. Поэтому не следует второочередные части целиком укомплектовывать за счет приписного автотранспорта, а выделять для них некоторое количество и из неприкосновенного запаса или текущего довольствия.

7. ПРИПИСНОЙ АВТОТРАНСПОРТ

Отдельно следует сказать об автотранспорте, поступающем по приписке из гражданских организаций.

Прежде всего необходимо узнать точно районы приписок и опротестовывать своевременно все неподходящие маршруты. Это даст возможность скорее и в лучшем состоянии получить потребные автомобили. Лучше всего, когда эти автомобили поступают из местных средств. В последнем случае воинская часть получает еще и то преимущество, что она может периодически следить за состоянием автомашин, закрепленных за собой, и в случае непригодности к дальнейшей эксплоатации добиться еще в мирное время отписки негодного автотранспорта и замены его другим пригодным.

Приемка автомашин, прибывающих в часть по мобилизации должна производиться как можно внимательнее, с соблюдением всех правил технического осмотра. Последний сопровождается детальным знакомством с формуляром прибывшего автомобиля и с теми поломками и авариями, которые имели место за время его эксплоатации.

По окончании приемки составляется подробный акт с изложением всех недочетов и мер к их устранению.

Такая подробность нужна особенно тогда, когда автомашины не имеют формуляров.

Следует еще остановиться на вопросе ремонта автотранспорта в мирное время. Нормы ремонта определены приказом. Ими надо строго руководствоваться. Эксплоатация автотранспорта должна вестись с учетом, дабы предотвратить случаи, когда большинство машин в одно и то же время окажутся нуждающимися в ремонте, что может привести к срыву отмобилизования части в срок.

8. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ АВТОТРАНСПОРТА ПРИ МОБИЛИЗАЦИИ

И наконец в заключение тот же вопрос, что и о личном составе, — вопрос использования транспорта в период мобилизации. Повторяем, ограниченное количество наличных машин заставляет командира основной части тщательно продумать этот вопрос.

В вопросе автотранспорта необходима еще большая централизация, с тем чтобы не распылять скудные средства.

Никоим образом нельзя автомобили выделять в формирования сразу с объявлением мобилизации. Рекомендуется все средства концентрировать в руках главного начальника. Он, и только он один, учитывая сроки готовности частей, их укомплектованность имуществом и пр., бросает потребное количество машин, равняясь по узким местам отмобилизования.

Как уложиться в сроки при малых средствах, как рассчитать количество рейсов, потребную рабочую силу, грузооборот автотранспорта — будет сказано ниже в соответствующих главах

ГЛАВА II

ОРГАНЫ СНАБЖЕНИЯ ВВС

Все части, школы и учреждения ВВС как в мирное, так и в военное время имеют приданные или в своем штатном составе питающие и обслуживающие органы в виде авиационных парков или технических и хозяйственных подразделений.

Снабжение ВВС в мирное время осуществляется: строевых частей по трехстепенной системе: центр-округ-парк в отношении всего имущества и по двухстепенной системе: центр-парк в отношении главнейшего имущества.

Снабжение школ как правило производится по двухстепенной системе центр-школа.

В военное время организационная структура питания боевых частей несколько отлична, так как в военное время вводятся дополнительные питающие органы и снабжение боевых частей будет осуществляется центр-фронт-армия-парк-часть.

Порядок снабжения боевых частей, школ и учреждений в основном тот же, что и в мирное время.

В настоящей главе, насколько возможно кратко, нами излагается примерная структура тыла военных воздушных сил и задачи отдельных звеньев его.

1. ЛЕТНЫЕ ЧАСТИ ВВС

Боевые части военных воздушных сил в зависимости от материальной части и боевого использования состоят из:

а) сухопутной авиации;

б) морской авиации;

в) привязного воздухоплавания.

Сухопутная авиация

Сухопутная авиация состоит:

1) **Из отдельных авиационных отрядов:** корпусных, кавалерийских, артиллерийских и истребительных.

2) **Из авиационных эскадрилий,** которые в зависимости от характера боевого предназначения, подразделяются на эскадрильи:

а) разведывательные (ближние и дальние);

б) истребительные (одноместные, двухместные и многоместные);

в) штурмовые (легкие и тяжелые);

г) бомбардировочные (легкие и тяжелые);

д) вспомогательная авиация (отряды — транспортные, связи, санитарные и др.).

Морская авиация

Морская авиация так же, как и сухопутная, состоит из:

а) истребительных отрядов;

б) истребительных эскадрилий;

в) разведывательных эскадрилий;

г) разведывательных отрядов;

д) бомбардировочных эскадрилий и

е) вспомогательной авиации.

В зависимости от свойств самолетов части морской авиации могут быть сухопутными (вооруженные сухопутными самолетами) или гидроавиационными (вооруженные лодочными или поплавковыми самолетами).

Воздухоплавание

Воздухоплавательные части состоят из:

а) воздухоплавательных дивизионов;

б) воздухоплавательных отрядов;

в) заградительных отрядов.

2. ПИТАЮЩИЕ ОРГАНЫ ВВС

Основные задачи питающих и обслуживающих органов ВВС заключаются в том, чтобы **своевременно и полно** обеспечить всем необходимым боевую работу обслуживаемых частей и **освободить их,** особенно в военное время, от всего **излишнего и ненужного,** обременяющего маневренность.

Вопросы снабжения авиационных частей специальным имуществом, в отличие от общевойскового снабжения, имеют много особенностей, обусловленных спецификацией материальной части, многообразием задач, возложенных на авиацию, и требуют от снабженческих органов ВВС большой гибкости и четкости в работе.

Основные особенности заключаются в том, что снабженческим органам ВВС приходится иметь дело с быстро меняющейся в типаже материальной частью и большой подвижностью обслуживаемых частей.

Для выполнения задач по обеспечению и обслуживанию авиационных частей, школ и учреждений, ВВС имеют в своем составе следующие органы:

А. Центральный довольствующий орган ВВС

Центральным довольствующим органом ВВС является Управление ВВС РККА.

Во главе центрального довольствующего аппарата стоит начальник материально-технического снабжения и вооружений ВВС РККА, который имеет в своем подчинении: Научно-испытательный институт ВВС и четыре управления, функции между которыми распределяются:

1. 4-е управление ведает военно-авиационным строительством.

2. 5-е — техническое управление — ведает заготовкой, снабжением и распределением имущества:

а) самолеты, моторы и запчасти к ним;

б) артиллерийское, стрелковое, химическое имущество и огнеприпасы;

в) имущество связи;

г) аэронавигационное и метеорологическое имущества;

д) электрооборудование;

е) фотоимущество.

3. 6-е — управление снабжения — заготавливает, снабжает и распределяет:

а) горючие и смазочные материалы;

б) аэродромно-складское имущество;

в) летно-техническое обмундирование;

г) автотранспорт;

д) воздухоплавательное и парашютное имущество.

4. 7-е — ремонтное управление — ведает:

а) войсковым и заводским ремонтами самолетов, моторов и др. специального авиационного имущества;

б) заготовкой и снабжением мастерского оборудования, инструмента, ремонтных материалов и полуфабрикатов.

Внутри управлений функции по отдельным отраслям работы распределяются между секторами.

Центральный довольствующий аппарат ВВС осуществляет связь с частями через окружные фронтовые органы снабжения ВВС или непосредственно с частями. Помимо окружных-фронтовых органов снабжения УВВС имеет связь с другими довольствующими управлениями РККА. Связь эта особенно тесно поддерживается с управлениями, заготовляющими имущество по заявкам УВВС, как артиллерийским, в отношении изготовления для ВВС боеприпасов и вооружения, Управлением моторизации и механизации в отношении снабжения ВВС автотранспортом, с Военно-химическим управлением в части, касающейся изготовления для ВВС химического имущества (химические бомбы, ВАП'ы,

ДАПы, противогазы и т. д.), а также и другими управлениями по вопросам, затрагивающим интересы ВВС.

Не менее тесную связь УВВС РККА поддерживает и с промышленностью, поставляющей по заказам ВВС имущество и материалы, причем УВВС не только следит за своевременной сдачей промышленностью по заказам имущества, но и дает промышленности перспективные расчеты, требующие развития тех или других отраслей. Особенно тесная связь поддерживается с промышленностью, поставляющей основную материальную часть — самолеты и моторы, а также органами, производящими ремонт этой материальной части.

Все мероприятия по развитию авиационной промышленности, а также промышленности, выполняющей заказы ВВС, как правило разрабатываются при ближайшем участии УВВС РККА.

Для выполнения задач по накоплению имущества и снабжения им частей Управление ВВС РККА имеет в своем распоряжении центральные авиационные склады.

Б. Центральный авиационный склад

Центральный склад является хранилищем авиационного имущества, поставляемого ВВС промышленностью; оттуда оно распоряжением соответствующих управлений ВВС РККА разнаряжается в окружные довольствующие органы ВВС или непосредственно в парки. В военное время центральный склад сохраняет те же функции, что и в мирное время, с той лишь разницей, что в военное время совершенно будут исключены отправки имущества из центрального склада непосредственно авианаркам, а будут производиться как правило во фронтовые и в редких случаях в армейские головные склады.

В. Окружные фронтовые довольствующие органы ВВС

В УВВС округа-фронта довольствующим органом по авиационно-техническому имуществу является Отдел снабжения, во главе которого стоит начальник Отдела снабжения. Начальник Отдела снабжения несет полную ответственность за своевременное обеспечение частей ВВС округа-фронта специальным имуществом, за правильность учета и эксплоатацию его. Обеспечение специальным имуществом им производится путем своевременного истребования из центра всего того, что заготовляется централизованным порядком, и заготовок на месте не заготовляемого центром. Кроме того начальник Отдела снабжения УВВС округа-фронта следит за своевременным и полным обеспечением частей ВВС другими довольствующими учреждениями округа-фронта.

Для выполнения задач по накоплению имущества для снабжения им частей некоторые УВВС округов имеют в своем распоряжении окружные авиационные склады.

Г. Окружные-фронтовые авиационные склады

Окружные авиационные склады являются хранилищем имущества, поступающего из центрального склада и заготовляемого УВВС округа-фронта как для снабжения обслуживаемых им частей, а также и особых запасов центра. В военное время при большем удалении склада от фронта — 500 — 600 км — он может выделять из себя один или несколько промежуточных складов. Снабжение частей из склада производится в мирное время через авиапарки, в военное время через промежуточные или головные авиационные склады.

Д. Головные авиационные склады

Головные авиационные склады являются подвижными (на колесах) армейскими органами снабжения, как ближайшая база для авиапарков и корпусных отрядов на фронте. Необходимо отметить, что головные склады питают части ВВС не только авиационным имуществом и материалами, но и огнеприпасами (патроны, бомбы). Головные склады включаются в состав ВВС армий-фронта, причем число их в зависимости от насыщенности данной армии-фронта авиацией меняется.

Головные авиационные склады находятся в полном подчинении командования соединения ВВС, которому они приданы и по распоряжениям которого они производят выдачу или ремонт имущества частям.

Корпусные, кавалерийские и артиллерийские отряды, а также эскадрильи, имеющие в своем штате обслуживающий и питающий органы и воздухоплавательные части, снабжаются авиационно-техническим имуществом и огнеприпасами непосредственно из головных складов, все остальные части через обслуживающие их авиационные парки.

Е. Авиационные парки

Летные эшелоны авиачастей способны в короткие сроки перебрасываться на большие расстояния как по фронту, так и с одного фронта на другой; однако эти переброски будут целесообразны только тогда, когда земная база (т. е. питающие органы ВВС), будет готова принять и обслужить прилетающую авиацию.

В соответствии с указанными выше условиями боевой работы необходима такая организационная структура снабженческого аппарата, которая может обеспечить максимальную маневренность ВВС. Полностью отвечающими этим требованиям являются органы питания и обслуживания — авиационные парки, которые в мирное время обслуживают все части как сухопутной, так и морской авиации.

Во военное время они не придаются только корпусным, кавалерийским, артиллерийским авиаотрядам и частям, которым придается в штате свой питающий орган.

Авиационные парки снабжаются в мирное время авиационно-техническим имуществом из центральных окружных авиационных складов, а всем остальным из окружных складов других довольствующих управлений; в военное время авиационным имуществом и огнеприпасами из авиационных головных складов, всем остальным из армейских и корпусных складов.

Авиационные парки как в мирное, а также и в военное время могут быть разного штатного состава и подразделяются на разряды — первый, второй и третий.

Авиационные парки органически с частями хотя и не связаны, тем не менее они как в мирное, так и военное время поступают в полное подчинение командира обслуживающей части или соединения и являются составной частью данного авиагарнизона.

Ж. Части, имеющие штатные питающие органы (авиационные отряды и эскадрилии)

Корпусные, кавалерийские и артиллерийские отряды и эскадрилии, имеющие в своем составе питающий орган, авиационно-техническое имущество и огнеприпасы в военное время как правило получают из головных авиационных складов, осуществляя подвоз этого имущества собственным транспортом.

В исключительных случаях снабжение указанных отрядов и эскадрилий авиационным имуществом и огнеприпасами может осуществляться через авиационные парки. Всеми основными видами довольствия эти части удовлетворяются, в зависимости от обстановки, из армейских корпусных или дивизионных органов снабжения.

3. Воздухоплавательные части

Воздухоплавательные части как в мирное, а также и в военное время имеют в своем составе все необходимые службы для питания и обслуживания и могут работать самостоятельно без придачи им каких-либо специальных органов обслуживания.

Снабжение воздухоплавательных частей специальным имуществом в мирное время производится из центрального или окружного склада, в зависимости от пунктов расположения той или другой части. В военное время они специальным имуществом и огнеприпасами снабжаются как правило из головных авиационных складов, всем остальным из армейских или корпусных органов снабжения.

И. Работа частей до подхода тыловых органов

В военное время и особенно в первый период после об'явления мобилизации не исключены случаи отставания, хотя бы на короткое время, тыловых органов ВВС от летных эшелонов частей, убывающих на фронт или передвигающихся по фронту.

Учитывая, что подобного рода разрывы авианарков от частей могут быть лишь на короткое время, ограничивающееся примерно одним-двумя днями, мы считаем, что при соответствующей подготовке та или другая часть в этот короткий отрезок времени может выполнять боевую работу и без авианарка, но для этого необходимо проведение примерно следующих мероприятий:

1. Обеспечить часть в нужном количестве основным имуществом, материалами и огнеприпасами, как то: горючее, смазочное, бомбы, патроны и др.

2. Обеспечить автотранспортом как для переброски имущества от выгрузочной станции на аэродром, так и для обслуживания части на аэродроме.

3. Обеспечить охрану аэродрома и имущества путем выделения соответствующих команд из питающего авианарка или из частей того гарнизона, куда перебрасывается авиачасть.

4. Обеспечить питанием путем:

а) выделения из питающего авианарка кухни с обслуживающим составом и необходимыми запасами продовольствия. Если это сделать почему-либо невозможно, то путем зачисления на довольствие личного состава при одной из частей гарнизона в пункте сосредоточения;

б) обеспечения готовыми продуктами (консервы и пр.).

При разрешении общего вопроса о питании части особое внимание следует уделить организации диэтического питания.

5. Предусмотреть обеспечение рабочей силой в пункте сосредоточения для погрузок имущества и работ на аэродроме (выравнивание летного поля, подготовка газоубежищ, маскировка и пр.) путем выделения соответствующих команд из частей или найма рабочей силы на месте.

Перечисленные выше мероприятия безусловно не исчерпывают всех вопросов, которые могут возникнуть в условиях работы авиачастей без парка, поэтому их следует считать лишь только наметкой, могущей оказаться полезной при конкретной проработке этого вопроса той или другой частью.

3. ПРЕДМЕТЫ СПЕЦИАЛЬНОГО ТЕХНИЧЕСКОГО СНАБЖЕНИЯ

К специальному техническому имуществу военных воздушных сил относятся:

а) предметы, заготовляемые непосредственно Управлением специального снабжения УВВС РККА и

б) предметы, заготовляемые другими довольствующими управлениями.

К первой группе имущества относятся:

а) самолеты сухопутные и морские с оборудованием и запасными частями;

б) авиационные моторы с оборудованием и запасными частями;

в) глиссеры и аэросани с оборудованием и запасными частями;

г) аэростаты привязные, сферические, дирижабли, их оборудование и запасные части;

д) специальные пулеметные установки для стрельбы через винт, турели, бомбо- и торпедодержатели, бомбо- и торпедосбрасыватели, прицелы для бомбо- и торпедометания, для стрельбы через винт и с турели;

е) аэронавигационное имущество;

ж) фотоимущество, фотограмметрическое имущество, фотопродукты;

з) приборы оборудования самолетов для совершения ночных полетов;

и) аэродромное имущество (разборные переносные ангары палатки, сигнальные и опознавательные полотнища, тали, весы, бочки, бидоны и пр.);

к) газоаппараты, парашюты и принадлежности для под'ема аэростатов;

л) баллоны для сжатых газов (кислорода, водорода, ацетилена);

м) специальное обмундирование;

н) оборудование мастерских, испытательных станций и специальных лабораторий ВВС (двигатели, динамомашины, электромоторы, станки, трансмиссии и пр.);

о) специальный инструмент для ухода за самолетами и моторами, регулировочный, токарный по металлу, токарный по дереву, слесарный, медницкий, автосварочный, столярный, малярный, обойный, воздухоплавательный и пр.;

п) горючие и смазочные материалы;

р) авиаматериалы: аэрорезина, авиасвечи, авиационное полотно, амортизационный шнур, фанера, авиалес, химические, москательные и малярные материалы, металлы и пр.;

с) водород и химаты для газодобывания (алюминий, силиколь, едкий натр).

Ко второй группе имущества относятся:

а) пулеметы для установки на самолете, запасные части к ним, звенья и обоймы к ним; патроны обыкновенные, бронебойные, светящиеся, зажигательные и дымовые;

б) ручное огнестрельное оружие установленного образца и патроны к нему;

в) авиабомбы: фугасные, осколочные, химические и взрыватели к ним;

г) бинокли призматические;

д) автомобили: легковые, грузовые, специальные; мотоциклы, самокаты, запчасти, резина и эксплоатационное имущество;

е) самолетные и аэродромные радиостанции, отдельные радиоприборы и запчасти к ним, усилители, генераторы, катодные лампы, зарядные агрегаты, принадлежности для ухода за аккумуляторами и эксплоатационное имущество;

ж) имущество связи (телеграфно-телефонное);

з) шанцевый инструмент;

и) маскировочное имущество;

к) пистолеты, ракетницы, сигнальные ракеты к ним;

л) противогазы людские и конские;

м) повозки, сани, двуколки, походные кухни и упряжь;

н) предметы хозяйственного обихода и канцелярские принадлежности;

о) противопожарное оборудование;

п) обыкновенное оборудование зданий типовой мебелью и инвентарем;

р) плавучие средства и шкиперское имущество для гидроавиации.

Предметы специального технического имущества ВВС РККА подразделяются на две категории:

а) табельное имущество, к каковому относятся все предметы специального технического снабжения, перечисленные в табелях мирного и военного времени, утвержденные соответствующими приказами РВС СССР и

б) расходно-эксплоатационное имущество, к коему относится все имущество, потребное для эксплоатации табельного имущества, предусматриваемое соответствующими нормами.

4. ПОРЯДОК ТРЕБОВАНИЯ ИМУЩЕСТВА

В мирное время порядок требования имущества частями, школами и учреждениями ВВС РККА следующий:

1. Ведомость наличия и годовой потребности составляется на имущество и материалы каждой частью, школой и учреждением ВВС и представляется в порядке подчиненности один раз в год, причем для новых формирований данные ведомости составляются отдельно от существующих уже частей, школ и т. п.

2. Все поступающие ведомости суммируются довольствующим органом и предоставляются по команде в установленные сроки с расчетом получения их Управлением ВВС РККА по состоянию на 15 октября.

3. При составлении годовой заявки учитывается вся годовая потребность, исключая тем самым возможность представления в последующем дополнительных заявок.

4. По утверждении сметных ассигнований и заготовительного плана довольствующие Управления ВВС РККА, учтя все поступившие заявки с мест, составляют план снабжения частей на год или по периодам, который сообщается заинтересованным частям, школам и учреждениям ВВС РККА.

5. Наряды имущества по годовым заявкам производятся по мере поступления имущества от промышленности в соответствии с заготовительным планом Управления ВВС РККА и в сроки, указанные в плане снабжения.

6. Снабжение горючими и смазочными материалами, а также обмундированием производится по планам от округов, представляемым по особой форме на горюч. смазочное мат-лы за один месяц вперед, а на обмундирование 2 раза в год.

7. Представление прочих заявок воспрещается кроме случаев, когда имущество требуется для выполнения неожиданных непредусмотренных заданий по указаниям высшего войскового командования; в этих случаях устанавливаются оперативные заявки, подача которых сопровождается представлением мотивированного ходатайства с об'яснением причин подачи внеочередного требования.

8. Оперативные заявки представляются в УВВС РККА соответствующими управлениями ВВС только при отсутствии в наличии необходимого имущества для выполнения оперативных заданий.

9. Во всех случаях представления оперативных заявок точно указывается — требуется ли означенное имущество как действующее или как запасное.

10. Отпуск имущества по оперативным заявкам производится вне общих планов.

11. Представление оперативных заявок разрешается в исключительных случаях, вызывающих затруднение в выполнении оперативных заданий или маневров, с возложением всей ответственности за правильность представления указанных требований на лиц, подписавших последнюю.

12. Подчиненные непосредственно Управлению ВВС РККА части, школы и учреждения направляют свои ведомости непосредственно в Управление ВВС РККА, остальные части, парки по команде.

13. Порядок и сроки представления ведомостей наличия и годовой потребности на имущество, заготовляемое органами Артиллерийского управления, Военно-технического управления, Военно-хозяйственного управления, Военно-санитарного управления и других довольствующих управлений устанавливаются последними, за исключением специального оружия и огнестрельных припасов, заявки на каковые подлежат представлению в Управление ВВС РККА.

14. При истребовании имущества необходимо строго придерживаться номенклатурных наименований, установленных соот-

ветствующими табелями и нормами снабжения Управления ВВС РККА.

15. Для скорейшего удовлетворения требования и удобства наблюдения за ними на каждый род имущества и материалов составляется отдельная ведомость.

16. Графы «положено иметь по табели» и «необходимо иметь» при истребовании имущества обязательно заполняются, причем истребование имущества сверх табели обосновывается или в примечании ведомости или в краткой об'яснительной записке.

17. Ведомости на отпуск различного рода имущества заверяются соответствующими подписями и печатью Управления, части.

В представленных ведомостях никаких помарок, подчисток и исправлений без соответствующего заверения лицом, подписавшим ведомость, не допускается; могущие иметь место добавления и оговорки делаются в графе «примечание».

18. Ведомости в соответствии с принятой ВВС номенклатурой имущества заполняются с разбивкой примерно на следующие разделы.

а) самолеты и запчасти к ним (по системам, типам);
б) моторы и запчасти к ним (по системам, типам);
в) аэронавигация;
г) метеорология;
д) радио;
е) фото;
ж) вооружение;
з) станки, двигатели, принадлежности и арматура к ним (со всеми характерными данными) (размеры, силы и т. п.);
и) электромоторы, принадлежности и арматура к ним (с точным указанием сил, рода тока, силы напряжения, оборотов и т. п.);
к) инструмент (в комплектах, разрозненный);
л) кожа, резина, прокладки;
м) москатель;
н) текстиль;
о) обмундирование;
п) воздухимущество;
р) аэродромно-складское имущество;
с) газы и химаты;
т) лесные материалы;
у) металлы и скобяное;
ф) горючее и смазочное.

19. Каждая группа заполняется в алфавитном порядке.

20. Каждая номенклатура должна отражать все характерные особенности требуемого имущества, так например:

а) односистемные моторы, но постройки разных заводов должны быть выделены, так как их детали часто невзаимозаменяемы;

б) станки должны быть подразделены на металлообрабатывающие, деревообрабатывающие, равно и иметь указания типов.

основные размеры; т. е. между центрами, высоту центров, длину строгания, длину хода и направления, количество шпинделей, диаметр дыр, диаметр пил, площадь и глубину прорезания, ножной, ручной или механический привод и т. п.;

в) двигатели должны иметь указания — нефтяные, паровые, керосиновые, их назначение, силы, количество оборотов, размеры маховиков и т. д.;

г) электромоторы, их принадлежности и арматура должны иметь данные о силах, количестве оборотов переменного или постоянного тока, ампеража, вольтаже, количестве фаз, периодов и т. д.;

д) лес указывается по видам и сортам, по трем измерениям, а количество в кубических метрах;

е) фанера указывается по размерам листов, их толщине (т. е. по трем измерениям);

ж) металлы в листах указываются по трем измерениям листов и весом (а по стали — сорт стали), а общее количество в килограммах;

з) металлы фасонные — указываются все размеры (а по стали сорт стали), а количество — весом в килограммах;

и) трубы — указывается назначение труб (для самолетов какой-то системы), их материал, внутренний диаметр, толщина стенки, длина каждой трубы, вес в килограммах на один метр, а количество в метрах;

к) болты, гайки, шурупы, шплинты, шайбы — указываются их размеры, а не номера, материал, причем болты и гайки должны иметь указание, для чего назначаются (на самолеты, моторы и т. п.), шайбы, шплинты — указываются весом в килограммах, болты и гайки — штуками; шурупы — гроссами.

Примечание. Совершенно не допускается истребование имущества счетом «разные».

21. Табельное имущество должно иметь все данные, указанные в табелях.

В военное время в основном остается тот же порядок истребования имущества, что и в мирное время, с той лишь разницей, что сроки представления требований и особенно для частей, находящихся на фронте, будут сокращены.

Кроме того в военное время в связи с некоторыми изменениями в структуре органов снабжения ВВС могут быть изменения в отношении порядка прохождения требований, а именно:

а) дивизионные, корпусные, кавалерийские и артиллерийские, и др. отряды, имеющие в своем составе питающий орган, а также все парки, входящие в состав армии, представляют заявку в УВВС армии;

б) УВВС армии исчисляет потребность за все части армии и заявки представляет в УВВС фронта или в центр, если армия подчинена непосредственно центру;

в) УВВС фронта исчисляет потребность за все части ВВС фронта и представляет заявки в УВВС РККА.

5. ОБЩИЕ УКАЗАНИЯ ПО ХРАНЕНИЮ АВИАЦИОННОГО ИМУЩЕСТВА

Порядок хранения и содержания имущества в ВВС установлен специальной инструкцией, утвержденной начальником ВВС РККА (приказ № 216 от 22/XII—30 г.), в которой даются указания по всем деталям.

Ниже мы приведем лишь краткие выдержки из указанной инструкции в части, касающейся общих положений:

1. **Складские помещения** должны быть сухие, чистые и удалены от жилых и служебных строений в соответствии с правилами противопожарной охраны для складов РККА.

Хранилища должны иметь хорошую вентиляцию (вентиляторы), несколько открывающихся наружу дверей (ворот) для проветривания помещений, удобства приема и выдачи имущества.

Окна помещений должны быть со створчатыми остекленными рамами, с железными решетками и ставнями, обитыми железом.

В помещениях, где хранится имущество, подверженное порче от излишнего света и солнечного тепла, окна должны иметь шторы или занавески или стекла, окрашенные (изнутри) белой краской.

2. **Меры противопожарной охраны** — обеспеченность складов ВВС пожарным инвентарем должна быть не ниже нормы, установленной приказом РВС № 287. При каждом помещении необходимо иметь снаружи приставные лестницы, багры, ушаты, бочки с водой (летом), ящики с сухим песком, лопаты и огнетушители. Внутри у дверей — огнетушители, ящики с песком и лопатой, большие куски войлока.

Курение и разведение огня как на территории склада, так и в хранилищах, кроме специально отведенных мест, **безусловно воспрещается.**

Во избежание самовозгорания **категорически воспрещается** разбрасывать в помещениях и на территории склада промасленные тряпки, паклю, промасленные рогожи и мох.

Опытными данными установлено, что тряпка, промасленная олифой, смоченная керосином и слегка сжатая, самовозгорается через 4-5 часов при температуре 20-22° по Цельсию, даже в комнате без проникновения туда солнечных лучей. То же наблюдается с рогожей и мхом.

Воспрещается хранить в помещениях складов промасленное спецобмундирование, чехлы, брезенты и т. п.

Совместное хранение авиаимущества со взрывчатыми, легко воспламеняющимися химическими веществами и предметами не допускается.

В склады горючих и взрывчатых веществ не допускаются лица имеющие при себе спички (зажигалки). Перед входом в склад спички (зажигалки) отбираются охраной или лицом, ведающим данным складом.

3. **Оборудование складов.** В целях наилучшего сбережения имущества и наиболее полного использования складской площа ди помещения должны быть соответственно оборудованы (сте лажами, полками, шкафами, ящиками и т. п.).

От топок печей при печном отоплении стеллажи, а также имущество, хранящееся без стеллажей, должны быть расположены на расстоянии не ближе 1,5 мм.

4. **Осмотр имущества.** На каждую крупную партию поступающего имущества заводится отдельный ярлык, для того чтобы обеспечить учет продолжительности хранения имущества.

Все имущество периодически, в установленные сроки, должно быть просмотрено, проверено, вычищено, промыто, смазано (если это требуется) и проветрено.

Для проверки важнейшего авиаимущества устанавливается специальный контрольный лист, в котором делаются отметки о проверке.

Как правило все имущество должно отпускаться в порядке поступления на склад (парк), т. е. в первую очередь имущество более давних сроков поступления.

5. **Сортировка имущества.** Все имущество при поступлении на склад подлежит тщательному осмотру и приведению в порядок.

Предметам, внесенным с холода в теплое помещение, нужно дать отпотеть и затем их вытереть.

Примечание 1. Предметы, покрытые густым слоем смазки, в вытирании не нуждаются.

Примечание 2. Предметы, на которых смазка недостаточная, после вытирания их смазываются установленным порядком но при этом смазку надлежит производить лишь тогда, когда отпотевание уже не происходит

Имущество в складах должно быть разбито по категориям и хранится по отделам в зависимости от его рода и свойства.

Примечание. Имущество ВВС делится на четыре категории: 1) имущество годное, не бывшее в употреблении; 2) годное, бывшее в употреблении; 3) требующее ремонта; 4) негодное и не могущее быть отремонтированным (хлам, лом). А главнейшее делится на группы «А», «Б» и «В» (моторы, самолеты)

6. **Чистка и смазка имущества.** В случае отсутствия теплого, с равной температурой помещения, в котором возможно было бы производить чистку, промывку и смазку имущества в холодное время года, таковое надлежит смазывать только в теплое время года, так как иначе смазанное в холодное время оно с наступлением тепла подвергается окислению в значительно большей мере, нежели без смазки.

Запрещается покрывать чехлами металлические изделия (всех видов), хранящиеся в сырых помещениях, вследствие того, что чехлы собирают сырость и способствуют ее передаче на имущество.

Примечание. Это не распространяется на чехлы из прорезиненной материи — оболочку аэростата, газгольдеры и т. п.

При пользовании прорезиненными чехлами надлежит обязательно оставлять отдушины для циркуляции воздуха.

Ни в коем случае не допускается хранение, а также и упаковка металлических предметов, завернутых в войлок или подобную ему оболочку, потому что он, впитывая в себя влагу, способствует ржавлению металла.

Запрещается производить частое смывание смазки с главнейших предметов и ответственных деталей самолетов, моторов, приборов, инструмента и т. п. без насущной необходимости в этом.

Хорошую смазку, если она не вызывает сомнения, целесообразно оставлять дольше установленного срока, потому что сроки берутся ориентировочно, с учетом неблагоприятных условий хранения.

Металлические изделия, промываемые керосином, после промывки надлежит тщательно просушивать, а где это доступно, насухо вытирать чистой ветошью, так как керосин способствует ржавлению. Эти условия особенно внимательно надлежит соблюдать при промывке закрытых частей (внутренности мотора, рубашки цилиндров, стволы оружия и т. п.), где при невнимательности всегда может оставаться керосин. Смазку производить лишь тогда, когда предмет совершенно сух от керосина.

При чистке ответственных деталей от ржавчины, нагара, грязи и т. п. надлежит строго придерживаться установленных правил для каждого рода имущества, причем категорически воспрещается применять в этих случаях инструмент и материалы, могущие принести повреждение имуществу, как например:

а) нельзя чистить зеркальную часть цилиндра (внутренность) напильником и наждачной бумагой; то же в отношении шеек коленчатого вала и клапанов;

б) при чистке оружия недопустимо применение наждачной бумаги, наждачного порошка и пыли;

в) воспрещается применение кислоты при чистке авиаимущества.

7. **Проверка имущества.** Начальник склада (компарка) периодически, не реже двух раз в год, производит осмотр и проверку, полную или частичную, наличия имущества.

О поверке делаются отметки в материальных карточках с донесением о результатах поверки по команде.

Кроме поверок и освидетельствований, производимых самими начальниками складов (компарков), таковые периодически производятся во всех складах распоряжением начальника Центрального

управления, а в окружных, фронтовых и армейских складах — распоряжением соответственных начальников снабжений в целях:

а) установления, что все положенные мероприятия по хранению имущества действительно выполнены;

б) проверки действительности мер, принятых для предохранения материальной части от возможности повреждения;

в) поверки правильности ведения учета и отчетности.

8. **Лица, ответственные за хранение имущества.** Начальник склада несет ответственность за все упущения по содержанию склада, за подготовку и за действия подчиненных ему должностных лиц согласно положению о складе.

Начальник отдела отвечает за целость вверенного ему имущества, сохранность его, за своевременный прием имущества в отдел и отпуск его из отдела, за точный учет приходо-расходных операций, а также за надлежащее хранение имущества и за подготовку подчиненных ему лиц.

Надзиратель (зав. складом, пом. зав. складом), являясь непосредственным хранителем имущества, отвечает за целость и сохранность и за точный учет имущества, находящегося в его ведении.

ГЛАВА III

НЕПРИКОСНОВЕННЫЕ ЗАПАСЫ СПЕЦИАЛЬНОГО ИМУЩЕСТВА

1. ОПРЕДЕЛЕНИЕ И ЗНАЧЕНИЕ НЕПЗАПАСОВ

Количество потребного имущества определяется соответствующими табелями мирного и военного времени.

В военное время на часть возлагаются более ответственные задачи, требующие и большего количества имущества и даже лучшего его качества. Кроме того летные части, как отмобилизовывающиеся в более короткие сроки, чем парки, и убывающие к месту сосредоточения без парков, вынуждены будут с об'явлением мобилизации до сосредоточения питающих их парков, работать на собственном запасе имущества и материалов. Не говоря о том, что потребности при ведении боевых действий во всех частях ВВС РККА, включая и парки, значительно возрастают по сравнению с мирным временем и получение имущества из довольствующих органов значительно сложней.

Вот почему части ВВС РККА, как и всякие другие воинские части, с об'явлением мобилизации переходят на другие, расширенные штаты, табели и нормы военного времени.

Табели военного времени значительно разнятся от табелей мирного времени в сторону их увеличения, следовательно с об'явлением мобилизации, с переходом на табели военного времени, части в значительной степени должны пополниться имуществом новым, вполне кондиционным и годным к немедленному употреблению.

Кроме того, с об'явлением мобилизации появляются новые части, не существовавшие в мирное время. Эти части потребуется также при формировании обеспечить положенным им по табелям имуществом.

Но учитывая то, что сроки отмобилизования невелики, что в период мобилизации необходимое имущество для пополнения не

поступит само собой, ибо ресурсы страны останутся те же самые, необходимо эти запасы создавать еще в мирное время в том размере, чтобы они дополнили табели мирного времени при переходе частей на табели военного времени, и обеспечили развертывание новых частей.

Вот эти-то запасы, создаваемые еще в мирное время для бесперебойного и быстрого перехода частей с табелей мирного времени на табели и нормы военного времени, и называются **неприкосновенным запасом, неназапасом.** Неприкосновенные запасы, создаваемые в мирное время, расходоваться в мирное время могут только с разрешения высших инстанций.

Из сказанного выше понятно, что количество неназапасов определяется как разница между табелями мирного и военного времени. Кроме того по некоторому имуществу (горючее, смазочное, огнеприпасы) количество неназапаса определяется особыми директивами и указаниями УВВС РККА.

Значение неприкосновенного запаса громадно. Ведь при об'явлении мобилизации, когда вся страна, весь транспорт страны придут в большую напряженность, излишняя загрузка транспорта для перевозки имущества для пополнения частей будет крайне нежелательна. Да и получить то большое количество имущества для пополнения будет неоткуда, ибо промышленность в первые дни войны будет давать то же и в таком же количестве, как и в мирное время.

Особое значение накопление неназапасов имущества приобретает для авиационных частей, имеющих укороченные до минимума сроки отмобилизования, в течение которых пополнение имуществом частей до табелей военного времени из довольствующих органов абсолютно невозможно.

Из всего вышеизложенного следует, что назначение неназапасов — бесперебойный, безболезненный и плавный переход частей с табелей мирного времени на табели и нормы военного времени, иначе говоря, запас на отмобилизование частей.

Командование всех степеней должно стремиться к наибольшему накоплению неназапасов до таких размеров, чтобы эти неназапасы покрыли всю потребность при переходе на табели военного времени. Чем больше будет накоплено имущества в неназапасе, чем оно будет лучше, тем легче и бесперебойнее пройдет отмобилизование частей.

Но так как части, отмобилизовавшись, немедленно по сосредоточению начинают боевую работу и табельное имущество начинает расходоваться, то является необходимость создания запасов и для этой цели, т. е. для ведения войны. Эти запасы называются **мобилизационными запасами, мобзапасами.** Создаются они особыми указаниями высших органов РККА, в количестве и пунктах по указанию последних.

2. НАКОПЛЕНИЕ НЕПЗАПАСОВ

Накопление непзапасов в мирное время производится несколькими путями. Укажем на основные из них:

1. Строжайшая экономия в расходовании имущества на нужды учебно-боевой подготовки в мирное время, имея целью все с'экономленное зачислить в непзапас части. Как командованию частей, так и всем низовым работникам в этой области предоставляется широкое поле деятельности. В практике работы нередко каждый из нас может наблюдать случаи неэкономного отношения к имуществу, так например какая-нибудь стремянка, которая должна и может прослужить примерно три года, зачастую ломается по нашей невнимательности через год, а то и того меньше и требуется новая стремянка. А ведь как это стремянка пригодилась бы на каком-нибудь полевом аэродроме, когда под рукой не будет ни мастерских, ни материалов для ее изготовления.

Или еще нагляднее пример с инструментом - сколько его сейчас теряется, портится, выбрасывается, не выслужив даже и положенных сроков. Не лучше ли было бы его бережнее хранить, бережнее к нему относиться, а иногда и работать чуть попорченным ключом или напильником, чтобы новый заложить в непзапас, зная, что он будет особо остро нужен именно в военное время, в боевых условиях.

Или например отношение к горючему. Наливаем в самолет из ведра, баки полные, а в ведре еще остался бензин, который не редко используется не по назначению. А сколько пропадает горючего из-за того, что техник забыл завернуть пробку у бочки или недовернул ее?

Таких примеров небрежного отношения к имуществу можно привести очень много.

С этим необходимо покончить, помня, что чем больше мы с'экономим в мирное время, выполняя поставленные нам задачи по боевой подготовке, тем больше мы будем иметь возможностей по увеличению имущества в непзапасе, тем легче нам будет отмобилизоваться, тем легче нам будет выполнять боевую работу.

Командование каждой части, каждого парка при получении очередной партии имущества на текущее довольствие должно определить, что из этого можно с'экономить, что можно приберечь и, учитывая потребности учебно-боевой подготовки, принимать решение о выделении возможного количества с текущего довольствия и зачисления его в непзапас.

2. Вторым путем накопления непзапаса является путь изготовления некоторого имущества на месте, своими силами, в мастерских парков, складов и пр.

Такое имущество, как верстаки, стремянки, ведра, воронки и пр., легко и безболезненно может быть заготовлено мастерскими наших парков и складов в мирное время.

Командование частей и парков, подсчитав свои потребности в этом имуществе, должно принимать все меры к изготовлению его в собственных мастерских. А наши авиационные мастерские в мирное время имеют к этому все возможности. В военное время мастерские будут заняты более ответственными работами по ремонту самолетов и моторов. Изготовлением стремянок, ведер и т. п. им заниматься будет некогда, а в мирное время бывают такие периоды в мастерских парков, когда они недогружены своей основной работой по ремонту самолетов и моторов. Эти периоды надо всемерно использовать для изготовления вышеперечисленного имущества и по изготовлении зачислять его в неприкосновенный запас, помня, что каждая стремянка, каждая тормозная колодка, изготовленные в мирное время, увеличат боеспособность части.

3. Скажем еще про один путь накопления непзапасов, зависящий исключительно от командования частей и парков, так же как и первые два пути. Это — путь закупки необходимого имущества для непзапасов в мирное время на местном рынке на отпускаемые центром средства.

Здесь необходимо проявление большей инициативы, большей энергии. Такие материалы, как например, древесные породы, гвозди, железо, олово, медь, шпагат и пр., вполне могут быть приобретены на местном рынке при соответствующей инициативе и энергии и зачислены в незапас.

4. И наконец еще один путь накопления непзапасов — специальные наряды имущества УВВС округа и УВВС РККА. Все имущество, поступающее по таким нарядам с прямым назначением в непзапас, безусловно расходоваться на нужды текущего довольствия ни в коем случае не может без особого на то разрешения.

Центр и округ наряжают имущество в непзапас, руководствуясь соответствующими расчетами и сведениями о степени обеспеченности непзапасов, представляемых частями и парками в УВВС округа, а последними в УВВС РККА. Центр, зная потребности частей, исходит также и из того, что может дать наша промышленность.

Вот те основные пути, по которым необходимо следовать при накоплении имущества непзапаса.

Командование частей и парков, а подчас и УВВС округов чаще всего в этом вопросе встают на наиболее легкий путь, накопляя непзапасы только за счет специальных нарядов округа и центра, не уделяя абсолютно внимания первым трем путям, указанным выше

Такое положение в корне неверно. Его необходимо изжить и командованию частей и парков принимать все меры для пополнения непзапасов собственными силами и средствами.

3. ОЧЕРЕДНОСТЬ УДОВЛЕТВОРЕНИЯ НЕПЗАПАСАМИ

Неприкосновенный запас должен быть создан для всех частей, развертывающихся при мобилизации, и по всему положенному им имуществу.

Но так как наша страна еще не настолько богата, чтобы сразу обеспечить полностью всем имуществом непзапас всех развертывающихся при мобилизации частей, накопление непзапаса приходится проводить с некоторой постепенностью.

И при этой постепенности должна быть определенная система, очередность удовлетворения непзапасами имущества частей.

Тут приходится придерживаться одного правила, исходящего из предназначения частей. Та часть, которая должна приступить к боевой работе раньше, должна быть обеспечена непзапасом в большей степени, чем та часть, которая отмобилизовывается в более длительный срок.

Следовательно при установлении очередности удовлетворения непзапасами надлежит исходить из сроков готовности, преподанных каждой части. Необходимо помнить, что часть, имеющая весьма короткие сроки готовности, выступает в пункт сосредоточения только с тем, что она сумела запасти еще в мирное время, и не имеет возможности из-за краткости срока пополнить свои запасы из довольствующих органов.

Вот поэтому-то части, имеющие короткие сроки готовности, должны быть обеспечены непзапасами в первую очередь.

Но перегибать палку тоже не следует. Нельзя ставить вопросы так, что пока не будут обеспечены первоочередные части до 100% не выделять ничего в незапас для частей с более длительными сроками готовности.

Разрешить этот вопрос необходимо так, чтобы части с короткими сроками были обеспечены в большей степени, чем части, имеющие более длинные сроки, ставя себе конечной целью 100% удовлетворение непзапасами и тех и других.

4. ХРАНЕНИЕ ИМУЩЕСТВА НЕПЗАПАСА

Хранение имущества непзапаса в основном должно быть приближено к частям и производиться непосредственно в последних при наличии в них достаточного количества складочных помещений.

То имущество, которое в части в мирное время по каким-либо причинам выброшено быть не может (отсутствие или несоответствие складов и пр.), может быть хранимо и в окружных и других складах, но в этом случае должна быть обеспечена быстрая доставка этого имущества в части при об'явлении мобилизации до окончания сроков их отмобилизования.

Хранение должно быть организовано так, чтобы при об'явлении мобилизации было возможно быстро выбросить имущество из кладовых, быстро погрузить его на транспорт и т. п.

С другой стороны организация хранения должна преследовать цель постоянной и безусловной сохранности имущества в годном для употребления состоянии.

Неизапасы должны храниться в складах по соответствующим отделам, в отдельных от имущества текущего довольствия помещениях и в строгом соответствии с «Инструкцией по хранению и содержанию имущества и материалов ВВС РККА», изд. 1931 г. Хранение неизапасов совместно с имуществом текущего довольствия допускается лишь в исключительных случаях и обязательно на отдельных стеллажах.

Ответственность за сохранение неизапасов лежит на командирах тех частей, при которых это имущество хранится. Командиры этих частей периодически организуют поверку имущества как с качественной, так и с количественной стороны. В необходимых случаях производятся соответствующие испытания. Сроки осмотра имущества ВВС указаны в приложении 1 к части 1-й «Инструкции по хранению имущества ВВС».

К упоминаемому периодическому осмотру и испытаниям надлежит относиться со всей серьезностью. При малейшей сомнительности в надлежащем состоянии того или иного имущества необходимо немедленно проводить соответствующие детальные испытания, не ограничиваясь наружным осмотром или поверхностным испытанием.

Так например фотоматериалы (пластинки, пленки, бумага) надлежит испытывать путем производства фотосъемок на этом материале, беря на выдержку для испытаний некоторую часть их, по возможности с большим сроком нахождения в неизапасе.

Особое внимание следует обращать на осмотр и испытание имущества, находящегося в заводской герметической укупорке. В некоторых частях на это имущество обращают мало внимания, ссылаясь на то, что раз оно упаковано заводом герметически, то и не должно портиться, и что вскрытие этой укупорки повлечет за собой порчу имущества. Такая постановка в корне неверна, ибо возможны случаи, и в практике часто наблюдаются, что и при герметической заводской укупорке имущество все же портится.

Необходимо осмотр такого герметически укупоренного имущества производить на выдержку, вскрывая из каждой партии по срокам изготовления один-два ящика или цинка. И если при таком вскрытии на выдержку окажется, что и в этой укупорке имущество подвергалось порче, годность его к употреблению сомнительна, следует просмотреть все имущество данного типа, сорта, партии, переводя уже подвергшееся порче на текущее довольствие и заменяя его в неизапасе новым.

Тут следует придерживаться правила, что лучше ничего не иметь, чем иметь негодное к употреблению имущество и на этом строить соответствующие расчеты.

Для определения времени хранения в непзапасе того или иного имущества, для определения времени осмотра и испытания по каждому виду имущества в кладовой должны иметься ярлыки с указанием времени, когда данный предмет поступил в непзапас, в каком состоянии, каков предельный срок его хранения, когда подвергался осмотру и испытанию, результат этого осмотра и испытания и кто производил этот осмотр (приложение 11 к вышеупоминаемой инструкции).

Кроме того во всех кладовых с имуществом непзапаса должны иметься тетради по форме, указанной в приложении 12 к той же инструкции, где командование части или парка и прочие лица, производящие осмотр и поверку имущества, заносят результаты этого осмотра и поверки и указания по изжитию замеченных недочетов.

Все имущество, поддающееся действию влажности, ржавлению, должно быть соответствующим образом смазано или обернуто промасленной бумагой. Смазка периодически должна освежаться.

Складочные помещения должны отвечать тем условиям, которые предъявляются к ним «Инструкцией по хранению имущества ВВС РККА» (§§ 5—24).

По отдельным видам авиаспецимущества при организации хранения необходимо соблюдать все те условия и правила, которые изложены в той же инструкции.

Мы остановимся только на хранении авиабомб и запасных пулеметов.

Хранение авиабомб и взрывателей

Снаряженные фугасные и осколочные авиабомбы принимаются НКВМ от заводов и по особым техническим условиям. В приемном акте, составляемом при участии приемщика, указывается общее состояние партии сдаваемых авиабомб, допущенные при приеме отступления от технических условий и данные испытания взрывчатого вещества разрывных зарядов. Указанные сведения вносятся в формуляр, составляемый на каждую партию авиабомб.

Высылаемые на склады авиабомбы должны быть укупорены в прочные деревянные ящики, причем на ящиках должна быть надпись, показывающая: а) название завода, производившего снаряжения; б) число и род авиабомб, находящихся в ящике, и в) год и партию снаряжения.

Кроме того при посылке авиабомб к накладной прилагается копия формуляра данной партии авиабомб.

Тротиловые и мелинитовые авиабомбы хранятся в одном помещении, причем совместно с ними разрешается хранить различные снаряды, снаряженные черным порохом и другими взрывчатыми веществами, но обязательно без взрывателей. Хранение в одном помещении с аэробомбами взрывателей и капсюлей даже в единичных экземплярах строго воспрещается.

...жигательные авиабомбы следует хранить в особом здании, которое должно быть оборудовано противопожарными мерами, т. е. иметь проведенную к зданию воду с кранами, ящики с песком и прочие противопожарные инструменты, достаточное число ручных огнетушителей, пеногоны.

Снаряженные взрыватели принимаются на службу по особым техническим условиям. В приемочный акт, составляемый при участии приемщика, вносятся сведения об общем состоянии сдаваемой партии взрывателей, о сделанных отступлениях от технических условий и данные химического испытания взрывчатого вещества в детонаторах. Указанные сведения вносятся в формуляр, составляемый на каждую партию.

Высылаемые на склады взрыватели должны быть укупорены по 10 штук в цинки и затем деревянные ящики установленного образца. Каждый взрыватель по отдельности должен быть обернут в провазелиненную бумагу.

Аэробомбы и взрыватели к ним должны храниться в крытых сухих помещениях.

Ящики с авиабомбами и взрывателями для них хранятся уложенными в штабелях, причем ящики, не имеющие снизу планок, не должны лежать непосредственно на полу или на ящиках нижнего ряда, а на прокладках, для свободной циркуляции воздуха.

Авиабомбы и взрыватели каждого рода, образца и партии должны храниться в отдельных штабелях от других родов, образцов и партий, причем на каждом штабеле должна быть вывешана доска с надписью, указывающей, какое число ящиков, с каким числом предметов, какого образца и партии хранится в данном штабеле. Высота штабеля должна быть до 2 метров. Внутри хранилищ штабели устанавливаются рядами, с проходами между ними и кругом стен шириной в 1 метр и более, в зависимости от размеров ящиков и имеющихся приспособлений для разгрузки. В ряду штабелей отдельные штабели должны отстоять друг от друга на расстоянии нескольких сантиметров.

Разведение огня в районе склада и курение за исключением помещений, особо для этого назначенных, категорически воспрещается.

Входящим в здание с аэробомбами и взрывателями воспрещается иметь при себе спички, огниво и оружие

В зданиях с аэробомбами и взрывателями воспрещается производство всяких работ, за исключением лишь погрузки и выгрузки ящиков без их раскупорки или укупорки.

При отсутствии в означенном здании безопасного электрического освещения в случае надобности в искусственном освещении в них разрешается ходить с фонарями тех образцов, которые допущены к употреблению в пороховых погребах.

При осмотре авиабомб проверяют, не поржавели ли авиабомбы, не стерта ли с них краска, исправен ли стабилизатор, не разошлись ли швы корпуса бомбы, не отвернулось ли дно, не заби-

а ли резьба очка, нет ли каких-либо выделений по швам и в очке бомбы и т. п.

При осмотре взрывателей поверяют, все ли стопорные вилки стоят плотно на месте, хорошо ли смазан взрыватель, нет ли на нем ржавчины и пр.

Если при осмотре какой-либо партии будут найдены неисправные авиабомбы или взрыватели, то из этой партии осматривают еще удвоенное количество ящиков, и в случае обнаружения при этом снова неисправных вся данная партия подлежит пересмотру с целью исправления или отбракования неисправных бомб и взрывателей.

Ржавые авиабомбы и взрыватели отмывают керосином, после чего авиабомбы закрашивают, а взрыватели смазывают вазелином или нефтяным салом хорошего качества. Стершуюся краску возобновляют, помятые стабилизаторы выправляют деревянными инструментами, а потерянные шурупы заменяют, причем однако не разрешается производить сверление или нарезку гнезд в корпусе бомбы. Помятости бомб, не вредящие правильности их полета, оставляются без исправления, отвернувшиеся донья бомб или шурупы и стопорные вилки взрывателя довертывают до отказа, смазывая резьбу шерлаковым лаком. Загрязненная резьба очка очищается смоченной в керосине щеткой наподобие зубной или ветошью, или деревянными палочками, после чего очко аэробомбы надлежит протереть ветошью насухо и смазать вазелином или нефтяным салом хорошего качества. Таким же способом удаляется выделяющаяся иногда из очка тротиловых и мелинитовых бомб густая жидкость темного цвета.

Авиабомбы с разошедшимися швами, с забитой резьбой и другими недостатками, исправления которых выше не указаны, а также негодные взрыватели отбраковываются. При выбраковке авиабомб надлежит руководствоваться специальной инструкцией артуправления РККА.

Хранение запасных пулеметов

Все запасные пулеметы должны храниться в светлых сухих помещениях; пол может быть любым, но только не земляной или песчаный.

Все пулеметы должны быть вынуты из ящиков и храниться на специальных стеллажах с деревянными подставками для установки пулеметов в нормальном положении.

Как все пулеметы, так и их запасные части должны быть густо смазаны.

Запасные стволы хранятся без чехлов, замки, заблаговременно пригнанные к пулеметам, хранятся завернутыми в просаленную бумагу. Завертывать части пулемета в тряпки, хотя бы и просаленные, не разрешается.

Перед сдачей пулемета на хранение в неприпас должен быть проверен его бой и составлена пристрелочная карточка.

Чистка всех пулеметов, хранящихся на складе, должна производиться не менее одного раз в год.

5. ТАРА

Все имущество неприпаса безусловно должно быть обеспечено соответствующей тарой, упаковочным и перевязочным материалом.

Тара и прочие упаковочные материалы должны быть заготовлены в мирное время.

Тара должна отвечать следующим требованиям: а) прочность; б) легкость; в) компактность; г) соответствие по габариту имуществу, предназначенному к упаковке; д) соответствие по весу и габариту быстрой выброске из кладовых; е) соответствие по весу и габариту погрузке на транспорт (железнодорожный, автомобильный, гужевой); ж) возможность использования в местах сосредоточения.

Тара для упаковки имущества должна быть по возможности одинаковой, стандартной и позволяющей ее изготовление в мастерских парков.

Все сыпучие или жидкие расходные материалы также должны быть обеспечены соответствующей тарой, по возможности металлической или стеклянной в металлической оправе.

Такое имущество, как например запчасти к самолетам и моторам, специальное обмундирование, инструмент и пр., уже в мирное время должны быть не только обеспечены тарой, но и уложены в эту тару, причем ящики до об'явления мобилизации не должны заколачиваться, а тюки увязываться, так как раскрытие заколоченных ящиков при осмотрах портит тару.

Каждый ящик или тюк с имуществом должен быть взвешен для определения количества необходимой рабочей силы при переноске и погрузке. Ярлык с обозначением веса должен быть наклеен на тару.

Кроме того на таре необходимо проставить условные обозначения хотя бы краской определенного цвета, которые не позволят смешать имущество одной части с имуществом другой части при совместных погрузках.

При упаковке имущества в тару надлежит строго придерживаться существующих правил, не допуская к укладке предметы или материалы, оказывающие друг на друга вредные действия например кислоты с металлами.

На каждом ящике или тюке рекомендуется означать, какое имущество в нем упаковано, а в ящике или тюке вложены упако-

ночные листы с обозначением количества упакованного имущества.

6. РАЗМЕЩЕНИЕ ПО ХРАНИЛИЩАМ

Как уже указано выше, каждой части по возможности должна быть выделена особая кладовая, отвечающая всем требованиям по хранению имущества ВВС РККА.

При невозможности выделения для каждой части отдельных кладовых необходимо в общей кладовой отвести определенные места (углы) для каждой части. Имущество каждой части должно лежать компактно, в одном месте, дабы не допустить при спешной выброске имущества из кладовых смешения с другой частью. Для этой же цели надлежит для каждой части присвоить определенный условный знак хотя бы путем нанесения на ящиках краской определенного цвета этих условных знаков.

При размещении имущества в кладовых необходимо учесть возможность быстрой выгрузки. Для этой цели не следует загромождать дверей выходов, проходов, а также не допускать, чтобы имущество одной части было заставлено, загромождено имуществом другой части. По возможности следует придерживаться такого правила, чтобы имущество той части, которая предназначена к погрузке, раньше было сложено ближе к дверям.

При размещении имущества по стеллажам и полкам необходимо тяжелые вещи укладывать внизу, а легкие выше. Этим самым достигается возможность наибыстрейшей выгрузки имущества из кладовых при наименьшей затрате сил.

Кроме того следует учитывать и те положения, которые указаны в «Инструкции по хранению имущества ВВС РККА» изд. 1931 г. Так например резина должна храниться не в сухом помещении, чтобы на нее не действовал солнечный свет, фотоматериалы — в темном помещении или углу, не допускающим на них проникновения света. Исходя из этого, те ящики, в которых упакованы резина или фотоматериалы, или другое имущество, требующее темноты и влажности, должно располагаться в наиболее темном и сыром углу кладовой, или если последних несколько, то в наиболее подходящей кладовой.

Наоборот предметы металлические, как например запчасти к моторам, инструмент, проволока, железо, станки и т. п., подвергающиеся окислению, боятся влажности. Следовательно такое имущество необходимо размещать в наиболее сухих кладовых и по возможности на верхних стеллажах и полках, ближе к источнику тепла, если кладовая отапливается, и к окнам.

7. ОСВЕЖЕНИЕ ИМУЩЕСТВА НЕПЗАПАСОВ

Каждый вид имущества можно хранить только определенные сроки. Через этот промежуток времени имущество начинает пор-

нится и становится негодным к употреблению и подлежит изъятию из хранения в неизапасе.

Кроме того под влиянием внешних причин некоторые виды имущества могут притти в негодное состояние и ранее установленных сроков. Например инструмент во-время не был просмотрен и смазан и проржавел, или резина хранилась в более сухих условиях, чем то для нее полезно, или фотопленки подверглись почему-либо действию света. Ясно, что продолжать хранение в неизапасе такого имущества, заведомо негодного, является преступлением.

Пришедшее в негодность имущество или начинающее портиться необходимо из неизапаса немедленно изъять и заменить его новым.

Но и то имущество, которое еще в негодность не пришло, но истекает установленный срок его хранения, также оставлять на дальнейшее хранение не следует. Ибо если оно сейчас еще и годное, но по всяком случае его кондиционность уже не та, что у нового имущества, и через некоторое время оно и совсем перейдет в разряд негодного.

Вот поэтому-то и следует производить своевременное освежение неизапасов через определенные сроки времени.

Под освежением неизапасов следует понимать выемку имущества из неизапаса и замену его новым имуществом. Изъятое из неизапаса имущество и годное еще к употреблению пускается на текущие надобности.

В каждой части, парке, складе должен иметься план освежения имущества неизапасов, в котором точно перечисляется все имущество, находящееся в неизапасе, указывается в периодическом порядке количество, время поступления в неизапас, срок хранения, когда согласно этим срокам подлежит освежению.

И с приближением сроков освежения какого-нибудь имущества командование обязано озаботиться о замене его.

Планы освежения имущества должны иметься как в летных частях, имеющих свои неизапасы, так и в парках на все части, обслуживаемые последними. Примерная форма плана освежения неизапасов нами дана в приложении.

При обязательном составлении плана освежения имущества неизапаса, при обязательном освежении по плану, все же возможны и такие случаи, когда освежение и замену следует производить и не дожидаясь указанных сроков в плане освежения. Такие случаи возможны при преждевременной порче имущества неизапаса по каким-либо причинам. Например имущество начинает ржаветь, фотопродукты разлагаться и т. п., ясно, что в таких случаях не следует ожидать сроков освежения по плану, а немедленно изымать из неизапаса подвергающееся порче имущество, заменяя его новым текущего довольствия.

Кроме того с прибытием каждой партии нового имущества на текущее довольствие и при наличии в неизапасе давно хранящe-

гося такого же имущества надлежит это вновь прибывшее имущество зачислять в неприпас, а на текущее довольствие пускать изымаемое из неприпаса.

8. ПОРЯДОК ИЗ'ЯТИЯ ИЗ НЕПЗАПАСА

Все авиаспецимущество, зачисленное и заложенное в неприпас, как прибывшее по нарядам окружных или центральных снабжающих органов ВВС РККА, так и имущество, зачисленное в неприпас распоряжением командования части или парка из текущего довольствия, из'ятию из неприпаса без соответствующей замены не подлежит даже в том случае, когда оно для части является излишним.

Например N часть, вооруженная каким-либо типом самолета, имеет в неприпасе запчасти к этому типу; через некоторое время эта часть перевооружается на другой тип самолета, следовательно для нее запчасти старого типа самолета уже не нужны. И в этом случае из'ятие из неприпаса запчастей к снятому с вооружения самолету командованием части или парка произведено быть не может. В таких случаях надлежит доносить по команде, что в такой-то части или парке имеется в неприпасе ненужное имущество, перечислить его и указать причину непригодности.

Всякое из'ятие из неприпаса авиаспецимущества должно производиться исключительно распоряжением УВВС РККА.

В мирное время периодически, один раз в год части и парки обязаны представлять в УВВС округа, а последний в УВВС РККА списки излишествующего в неприпасе имущества и материалов.

УВВС округа, получив указанные списки от всех своих парков, сопоставляет, что в одном парке в излишке, а в другом недостает. Ведь возможны случаи, когда части одного гарнизона перевооружились на другую материальную часть и у них оказались в излишке запчасти старой материальной части, а в другом гарнизоне части остались на той же материальной части, которая была в первом гарнизоне до перевооружения, и у них некомплект в неприпасе запасных частей. В этом случае округу надлежит перебросить запчасти из 1-го гарнизона, где они излишествуют, во 2-й гарнизон, где их недостает. Перебросить в том количестве, чтобы удовлетворить полностью потребность 2-го гарнизона, если конечно размеры излишков 1-го гарнизона перекрывают недостаток второго.

И вот тогда-то, покрыв некомплект 2-го гарнизона, округ доносит в УВВС РККА об оказавшихся излишках с указанием количества и местонахождения их. УВВС РККА, получив эти данные от всех округов и зная также их недостачи, в случае необходимости перебрасывает излишки одного округа на покрытие некомплекта других округов, и только после полного удовлетворения потребностей в неприпасе всех округов в данном виде имуще-

ства и при наличии после этого излишков принимается решение о переводе этих излишков из неприкосновенного запаса на текущее довольствие.

Еще раз повторяем, что перевод имущества из неприкосновенного запаса на текущее довольствие производится только распоряжением УВВС РККА.

Правда могут быть исключительные случаи, когда дальнейшее хранение какого-либо предмета или имущества в неприкосновенном запасе становится абсолютно невозможным по причине например его полной порчи и негодности. Ясно, что в этом случае из'ятие его из неприкосновенного запаса производится распоряжением командования части или парка, но последнее обязано немедленно донести об этом в округ, а последний в УВВС РККА, указав причины, побудившие к из'ятию данного имущества из неприкосновенного запаса, а также и о количестве из'ятого. Кроме указанного донесения командование части принимает меры к пополнению неприкосновенного запаса из текущего довольствия при наличии к тому возможности.

9. УЧЕТ ИМУЩЕСТВА НЕПРИКОСНОВЕННОГО ЗАПАСА И ОТЧЕТНОСТЬ ПО НЕМУ

Учет имущества неприкосновенного запаса имеет весьма большое значение, ибо из степени обеспеченности имуществом вытекает и общая мобилизационная готовность части или парка. Необходимо в учете добиваться такого положения, чтобы всегда на каждый день и месяц знать степень обеспеченности имуществом по табелям военного времени на каждую формируемую в период мобилизации часть.

Учет неприкосновенных запасов особой сложности не имеет, ибо движение неприкосновенных запасов не особенно большое. Необходимо каждое пополнение, каждую убыль своевременно отражать в учете, и тогда дело будет в порядке.

Учет имущества неприкосновенного запаса должен вестись во всех без исключения инстанциях, начиная от части и кончая УВВС РККА, и должен заключать в себе не только количественные показатели, но и качественные.

а) Учет части.

Главной формой учета неприкосновенных запасов является ведомость мобилизационной обеспеченности в авиаспецимуществе. Эта ведомость ведется по форме № 5, приложенной к инструкции по составлению мобпланов в частях ВВС РККА, и является неотъемлемым документом мобилизационного плана в каждой части.

По этой ведомости ведется учет не только имущества, находящегося в неприкосновенном запасе, а также и учет главнейшего имущества текущего довольствия.

Аккуратное ведение этой ведомости, своевременное занесение в нее всех изменений в имуществе есть залог хорошего учета.

Следующей формой учета имущества неприкосновенного запаса в частях являются упаковочные листы и описи ящиков к имуществу неприкосновенного запаса в кладовых.

б) Учет в парке.

Следующей ступенью учета имущества неизапаса является парк.

Здесь основной формой учета служат номенклатурные карточки, заведенные на каждую номенклатуру авиаспецимущества и на каждую часть, обслуживаемую парком. В карточки заносятся каждое пополнение имущества, каждая убыль, с указанием времени и количества.

Эти номенклатурные карточки на имущество неизапаса должны вестись в мобилизационной части одним из помощников начальника мобчасти. И вот почему: в случае ведения номенклатурных карточек в технической части парка таковое возлагается на бухгалтера, который ведет и учет имущества текущего довольствия. И вот тут-то получаются неувязки. Налицо случаи путаницы и смешения карточек на имущество текущего довольствия с карточками на имущество неизапаса. Нередко имущество неизапаса по ошибке заносится в карточки текущего довольствия и наоборот. Кроме того происходит значительно опоздание занесения в карточки поступающего в неизапас имущества. Все это приводит к тому, что нередко данные, имеющиеся в карточках, не отвечают действительности.

При другом же положении, когда номенклатурные карточки на имущество неизапаса ведутся совершенно отдельно от имущества текущего довольствия, в мобилизационной части парка, положение будет иное. Не будет ошибок занесения имущества неизапаса в учет текущего довольствия, номенклатурные карточки не будут отставать от жизни и кроме того все данные по неизапасу будут всегда под рукой у работников мобчасти. При такой постановке дела необходимо иметь в наличии самое тесное взаимодействие в работе помощника командира парка по техчасти с мобчастью, ибо все имущество поступает через техническую часть и начтех должен постоянно держать мобчасть в курсе всех поступлений имущества в неизапас.

Второй формой учета имущества неизапаса парка является расчетная ведомость по ф. № 5а.

Эта ведомость ведется в мобчасти помощником командира парка по техчасти. Непременным условием хорошего учета по этой ведомости является постепенное ее освежение с каждой партией поступающего в часть имущества.

Наконец последней формой учета и отчетности по имуществу неизапаса в парке является учетная ведомость, представляемая парками в округ в установленные сроки. Эта учетная ведомость будет отвечать всем требованиям только в том случае, если весь остальной учет в частях и парке поставлен на должную высоту. Без этого условия и учетные ведомости не будут давать истинной картины по наличию как имущества неизапаса, так и текущего довольствия.

в) Учет в УВВС округа.

Основным учетным документом имущества непзапаса в УВВС округа является книга (или тетрадь) с лицевыми счетами на каждый авиагарнизон (группу) и отдельную часть.

В этой книге должна быть исчислена потребность каждого авиагарнизона в основном авиаспецимуществе по номенклатуре «Учетных ведомостей непзапаса» и указано его наличие. В дальнейшем в этой книге отражается все движение непзапаса. При каждом наряде имущества в непзапас какого-либо гарнизона в книге делается соответствующая запись. Точно также и после изъятия по каким-либо причинам имущества из непзапаса последнее отмечается соответствующим образом.

Следовательно эта книга будет постоянно отражать все данные по наличию имущества непзапаса по каждому авиагарнизону.

Вторым учетным документом УВВС округа является учетная ведомость непзапасов, составляемая и представляемая в УВВС РККА в сроки по указанию последнего. Эта суммарная учетная ведомость за округ составляется на основе получаемых учетных ведомостей от парков и гарнизонов. Тут необходимо предупредить, что при составлении суммарной ведомости не должно быть голого слжения цифр, представляемых каждым парком или гарнизоном. Все эти данные от парков округов должны быть проверены по своим учетным документам, все выявленные расхождения между данными округа и парка должны быть выяснены, и только эти проверенные всесторонне данные заносятся в суммарную учетную ведомость непзапасов в частях ВВС округа.

Форма учетной ведомости непзапасов построена так, что допускает легкую поверку цифр, приведенных в графе «Наличие». Достигается это тем, что исходными данными являются цифры, показанные в предыдущий срок составления учетных ведомостей. В следующей графе показывается прибыль или убыль за период, прошедший со времени последнего представления ведомостей. И как сумма того и другого проставляется наличие к моменту составления данной ведомости.

10. УПАКОВКА ИМУЩЕСТВА НЕПЗАПАСА И ПОДГОТОВКА К ПОГРУЗКЕ

Ввиду того, что с об'явлением мобилизации все имущество как текущего довольствия, так и непзапаса должно быть готово к погрузке в самый наикратчайший срок, необходимо еще в мирное время все имущество подготовить к упаковке, а при наличии к тому возможности и упаковать, о чем уже говорилось выше.

Упаковку имущества надлежит производить с учетом следующих условий:

1. Быстрота упаковки.

2. Недопущение порчи имущества при упаковке и перевозке в этой упаковке.

3. Позволять выемку наиболее ходовых предметов из упаковки, не перетрясывая всего имущества.

Для того чтобы все эти условия были выполнены, необходимо еще в мирное время изучить все имущество со стороны их веса, габарита и способов упаковки и транспортировки, а также и сроков упаковки, погрузки и потребной для этого рабочей силы.

Все эти данные, установленные еще в мирное время, дадут возможность планово, без привлечения излишней рабочей силы произвести упаковку и погрузку имущества.

Нами в приложении даны некоторые примерные веса и габариты упаковки, сроки упаковки и погрузки имущества и потребное для этой цели количество рабочей силы.

Указанные нормы составлены одним из складов ВВС и проверены на ряде примеров в практической работе. При пользовании этими нормами, в особенности нормами рабочей силы и затрачиваемого времени, необходимо учитывать, что все приведенные ниже операции производились в мирной обстановке, при наличии более или менее подготовленной рабсилы и необходимых, хотя бы примитивных, приспособлений, как то: погрузочные платформы, тележки, накаты и т. п.

В военной обстановке части и склады ВВС РККА будут находиться в менее благоприятных условиях, поэтому при использовании приведенных ниже норм для различных расчетов по погрузкам эти обстоятельства следует учитывать, и в зависимости от условий, в которых будет проходить та или другая работа, нужно брать соответствующие поправки.

ГЛАВА IV

ПОРЯДОК ПОГРУЗКИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ И ПЕРЕБРОСКА

1. УСЛОВИЯ, ВЛИЯЮЩИЕ НА ПЕРЕБРОСКУ

Четкое развертывание формирований с об'явлением мобилизации и успешное сколачивание их на месте отнюдь не решают своевременность и полноту отмобилизования. Перед частями, вполне готовыми к выступлению на фронт, лежит сложнейшая задача — переброски к станции погрузки, а оттуда к месту своего боевого назначения. Условия этих перебросок могут сложиться очень неблагоприятно и потребуют большой предварительной подготовки и тщательных расчетов, дабы уложиться в положенные сроки. Важно учесть по возможности все мелочи, препятствующие быстрейшему оперативному сосредоточению, и постараться предупредить их.

Прежде всего начальник части должен оценить те условия, в которых ему придется отмобилизоваться: какое время года, далеко ли от расположения железной дороги, каково состояние дорог, мостов, мимо каких местечек и селений пролегает путь следования эшелонов, настроения, классовая принадлежность и пр. данные о населении — все это отдельные вехи, на которые должно быть обращено внимание лиц, ответственных за ход мобилизации.

И в самом деле, одно дело, когда мобилизация проходит зимой, а другое — осенью. В первом случае, учитывая то обстоятельство, что воинские части расквартировываются за городом, на пустырях придется предусмотреть очистку дорог от снега, следить и прочищать пути к гаражу, складам бомб, горючего и т. д. Иметь на все наличные автомобили комплект цепей и целый ряд других мероприятий. В осеннее время нужно будет подумать о возможности размыва дорог, мостов и т. п. случаях. Или например дальность расстояния до станции погрузки тоже значительный фактор, мимо которого нельзя пройти. Если к данному аэро-

дрому, складу и прочее проложена железнодорожная ветка, вопрос разрешается очень просто, а если речь идет о 10—12 и больше километрах немощеной проселочной дороги, то данному соединению есть над чем поработать.

Могут встретиться в практике и такие случаи, когда по дороге на станцию встречаются один-два моста с незначительной пропускной способностью и ограниченным запасом прочности, не допускающим проезда грузовых машин. Понадобится еще в мирное время их отремонтировать и привести в надлежащий порядок.

Мы с умыслом остановились на указанных выше деталях, потому что в ряде задач, возникающих перед командованием уходящих на фронт частей эти детали могут выпасть из их внимания, могут оказаться позабытыми и непроработанными, тогда как, повторяем, все эти мелочи в сумме способны создать до чрезвычайности невыгодную ситуацию, а потому пренебрегать ими было бы делом неверным и рискованным.

Итак, первое положение — больше внимания мелочам и строгий учет всевозможных вариантов при отмобилизовании.

2. РАБОЧАЯ СИЛА

Теперь остановимся на обеспечении развертываемых частей, готовых к переброске, необходимой рабочей силой и транспортом.

Выше мы говорили, что формированию новых единиц может сопутствовать большой некомплект как личного состава, так и транспорта.

Эти обстоятельства вынуждают прибегать к использованию сил и средств, получаемых частью из местных ресурсов.

Обойтись без этих сил и средств при упаковке, укладке и перевозке имущества не всегда возможно и некоторым соединениям придется к этому прибегать. Поэтому перед командованием лежит задача рассчитать свою потребность в рабочей силе и перевозочных средствах, и если необходимо — дать соответствующим организациям на них заявку.

Заявки как правило составляются в мирное время и являются одним из приложений к мобплану части.

Форма в части рабочей силы включает примерно следующие графы:

а) дни и часы мобилизации;
б) виды предстоящих работ;
в) время, отводимое на данную работу;
г) место, где производится работа;
д) кто руководит работой;
е) количество потребной рабсилы.

Когда такой расчет сделан и заявка дана по назначению, командир части обязан поинтересоваться как ее обеспечивают, кто

и откуда к нему прибудет, для того чтобы выработать и определенную тактику в деле наилучшего использования получаемых рабочих рук. Здесь снова возникает необходимость как можно лучшего ознакомления еще в мирное время с местным населением. Путем вечеров смычки, шефства над деревнями и предприятиями, посылки ремонтных и др. бригад надо подробнее изучить это население и стать его идейным руководителем.

Кроме заявки следует еще составить ведомость распределения рабочей силы по частям и подразделениям (техническая часть, хозяйственная и т. п.), строго регламентируя круг обязанностей и время окончания работ по каждой группе.

3. ТРАНСПОРТ ПРИ ПЕРЕБРОСКЕ

Все сказанное выше в одинаковой мере относится и к транспорту. Здесь опять нужна заблаговременная заявка на перевозочные средства и точные расчеты по их использованию. Кроме того, учтя вес и габарит всего перебрасываемого имущества, следует рассчитать количество необходимых рейсов, для чего за каждой автомашиной и повозкой закрепить определенные места. Если расписание рейсов составлено аккуратно и реально, т. е. если при их составлении не прошли мимо опять-таки целого ряда мелочей, вроде поправок на опытность шофера, аварии материальной части, пробки на участках дорог общевойскового значения, то и переброска пройдет благополучно. Иначе плановость будет в первые же часы нарушена, сроки скомканы, что в свою очередь неминуемо повлечет отмобилизование в распорядительном порядке, а в этом случае шансов за успех переброски будет очень мало, так как понадобится большое хладнокровие и уменье руководителя, для того чтобы в ответственнейший момент не создать паники.

4. ОЧЕРЕДНОСТЬ ПЕРЕБРОСКИ

В первую очередь обычно перевозится то имущество, которое, во-первых, не требует предварительной работы и лишней траты времени на упаковку: во-вторых, является самым громоздким, и в-третьих, предназначенного к отправке с первыми эшелонами первоочередных частей. Последнее обстоятельство является решающим в вопросе очередности транспортирования грузов. В первые эшелоны отбирается все то необходимое имущество, которое определяет готовность данного парка-склада принять на себя обслуживание боевых частей. Сюда обязательно войдут боевые комплекты авиабомб, горючего, патронов, несколько штук запасных моторов, самые необходимые запасные части и ремонтные материалы, с которыми можно будет произвести ангарный ремонт, и часть авто и спецтранспорта.

Перегружать лишним имуществом первые эшелоны не имеет смысла, ибо назначение их — обеспечить эскадрильи в самый первый период войны.

Разбивка имущества по эшелонам обязательно отражается в мобилизационных планах частей. Вопрос этот занимает не последнее место и решаться в момент погрузки не может.

5. ПОРЯДОК ПОГРУЗКИ И ПЕРЕВОЗКИ ИМУЩЕСТВА

При погрузке и следовании в пути бензина и огнеприпасов соблюдаются все надлежащие предосторожности. Взрыватели везутся отдельно, бочки кладутся пробками вверх во избежание разлива, сопровождающим груз воспрещается курение, машины и повозки снабжаются огнетушителями и войлоком.

При перевозке между отдельными машинами и повозками устанавливается интервал времени на случай возможных заторов в пути. Кроме того следует заранее предусмотреть возможные отказы перевозочных средств в пути и вытекающие отсюда меры предупредительного порядка.

Работы, связанные с погрузкой, требуют большого навыка и тренировки со стороны личного состава.

Такой натренированности часть должна достигнуть в мирное время, внедряя в порядок учебы опытные погрузки и переброски на расстояния.

Учеба даст возможность строить вполне обоснованные расчеты по использованию сил и средств данного соединения.

6. ОХРАНА В ПУТИ СЛЕДОВАНИЯ

Остановимся подробнее на охране в пути следования, разбив этот вопрос на две части: первое — сопровождение грузов и второе — охрана важнейших участков пути.

Все без исключения грузы независимо от того, идут ли они группой в несколько автомашин-повозок или следуют одиночным порядком, необходимо обеспечивать обязательно вооруженной охраной — это как минимум.

Груз особой важности, вроде бензина, бомб и т. п., тем более если переброска его производится колонной, да к тому же ночью, при большом удалении мест погрузки от расположения части сопровождается под прикрытием усиленных огневых и живых средств (пулемет и отделение красноармейцев).

Охрана выдвигается из числа самых дисциплинированных и выдержанных бойцов, с необходимой партийной и комсомольской прослойкой.

Что касается окарауливания главнейших участков между ж.-д. станцией и стоянкой авиачастей, то здесь нужно главным обра-

зом обеспечить такие места, как крутые повороты, перекрестки дорог, мосты, перелески, крутые под'емы, спуски и т. д. На всех этих местах выставляются посты с целью, во-первых, предотвратить возможные злоупотребления со стороны контрреволюционных элементов данного района и, во-вторых, регулировать все движение, своевременно предупреждая возникающие «пробки».

Мы не будем в этой главе излагать порядок охраны мест погрузки и разгрузки, коснемся данных вопросов после, в главе прикрытия мобилизации, а сейчас перейдем к расчету формирования поезда и к разгрузке имущества.

7. РАЗГРУЗКА НА РАМПЕ И ПОГРУЗКА ИМУЩЕСТВА В ВАГОНЫ

Неумелая разгрузка прибывающего на ж.-д. станцию имущества может привести к неприятным последствиям и бесполезной трате драгоценного времени.

Если вы будете сваливать все имущество как попало, не отведя заранее каждому ящику его место, то вы за счет кажущейся быстроты разгрузки сделаете очень большую ошибку. Чтобы этого не случилось, нужно еще в мирное время, при разработке мобилизационного плана разработать и набросать на бумаге расчет формирования поезда, т. е., проще говоря, расписать весь перевозимый груз по вагонам.

При распределении груза требуется иметь в виду, что легковоспламеняющиеся предметы и взрыввещества должны быть обязательно рассредоточены. Никоим образом бензин и бомбы не должны концентрироваться в одном месте. Такая предосторожность об'ясняется тем, что при несчастных случаях (пожар) некоторую долю имущества можно будет отстоять и спасти. Нельзя также грузить бомбы вместе с взрывателями. Последние складываются в отдельный вагон.

При об'явлении мобилизации на рампу высылается кто-либо из начсостава и мелом наносит на ней номера вагонов, списывая эти номера с упомянутого выше расчета.

Когда имущество начнет прибывать на станцию, руководитель погрузки указывает, где его сгружать.

При таком условии перенос имущества в вагоны займет ничтожное количество времени и не будет представлять собою сложного дела.

Для того чтобы погрузка проходила быстрее и организованнее, нужно к каждому вагону закрепить необходимое количество красноармейцев и назначить среди них старших, с тем чтобы по сигналу все вагоны начали загружаться одновременно.

Кроме того начальник эшелона должен своевременно озаботиться о приготовлении погрузочных приспособлений, особенно на те вагоны, куда будут грузиться бочки, моторы и др. тяжести.

Погрузка имущества в товарные вагоны и платформы должна производиться с таким расчетом, чтобы в первую очередь можно было выгрузить самое главное. Иначе говоря, сначала нужно грузить то имущество, которое сразу не понадобится.

Загрузка вагонов производится на все оси одинаково, причем каждая подвижная единица заполняется с максимальной полнотой. Если груз по об'ему займет место недостаточно полно, — нужно принять меры к закреплению его, дабы предохранить от порчи и катания по вагону.

Так поступают с горючими и смазочными материалами, налитыми в бочки. Надо перед отправлением эти бочки закрепить, с тем чтобы в дороге они не бились друг о друга. То же самое с автотранспортом и обозом. После того как он установлен на платформы, вызывается представитель железной дороги, который укрепляет все повозки и машины, подбивая под колеса специальные подкладки, предохраняющие их от продольного и поперечного скольжения.

Во избежание поломок и для быстроты погрузки дышла с повозок перед втаскиванием их на платформу снимаются. Чтобы выиграть в количестве подвижных ж.-д. единиц, можно повозки накладывать друг на-друга, верхний ряд вверх колесами. Радиаторы и баки на автомашинах опорожняются, а пневматики накачиваются.

Если перевозимое имущество закрывается брезентом, необходимо последний как можно лучше, надежнее укрепить и расправить во избежание образования складок, так как в складках собирается много искр от паровоза, которые могут вызвать пожар.

В качестве инвентаря по возможности все вагоны и платформы, а в крайнем случае только те из них, которые имеют легковоспламеняющийся и огнеопасный груз, снабжаются огнетушителями, песком и войлоком.

8. ПОРЯДОК ПЕРЕВОЗКИ ЛИЧНОГО СОСТАВА, ЛОШАДЕЙ И ОСТАЛЬНОГО ИМУЩЕСТВА

Перед перевозкой личного состава и имущества части начальник последней дает представителю ВОСО, а при его отсутствии коменданту или начальнику станции заявку, по которой получает маршрут перевозки.

В заявку включаются сведения:

1. О командах, причем если численность их доходит до 300 человек, то извещение дается за сутки, от 300 до 600 — за двое суток и наконец от 600 и выше за трое суток.

2. О лошадях (до 5 вагонов не позднее двух суток, свыше 5 — за трое суток).

3. О грузе до 9600 кг за один день и свыше — за два.

Формы этих заявок следующие.

ЗАЯВЛЕНИЕ О ПЕРЕВОЗКЕ

Подлежат перевозке (такие-то части и команды) . . . . . .
. . . . . .
от станции . . . . . до станции . . . . . .
под начальством . . . . . .
Время готовности к перевозке . . . . . .
Основание перевозки . . . . . .
. . . . . .

В составе:

1. Начсостава . . . . человек.
2. Отдельных военнослужащих . . . . человек.
3. Казенного груза, подлежащего перевозке в крытых вагонах (кроме веса указать и род груза) . . . . . .
. . . . . .
4. Боеприпасов в крытых вагонах . . . . . .
5. Груза, подлежащего размещению на платформах между обозом (кроме веса указать род и размеры) . . . . . .
. . . . . .
6. Авиа- и автобензина в цистернах . . . . . .
7. То же, в крытых вагонах (бочках) . . . . . .
8. Пулеметов . . . . . .
9. Автотранспорта:
   а) легковых . . . . . штук;
   б) грузовых 1,5-тонных . . . . . „
   в) большого тоннажа . . . . . „
   г) специальных . . . . . „
10. Обоза:
   а) повозок 2-колесных . . . . . штук;
   б) повозок 4-колесных . . . . . „
   в) повозок специальных . . . . . „
   г) кухонь походных с приспособлением их для варки пищи в пути . . . . . „

Схему состава поезда и маршрут перевозки начальник части получает накануне перевозки, после чего он обязан:

1. Назначить начальника эшелона и его помощника.

2. Наметить из числа начсостава соответствующее количество лиц, наблюдающих за погрузкой.

3. Разбить личный состав на группы со старшим во главе и назначить их для погрузки имущества.

4. Распределить все имущество по вагонам и платформам.

5. Назначить старших по вагонам и их заместителей.

6. Распределить по вагонам лошадей и людей, их сопровождающих.

7. Дать распоряжение о подготовке кухонь к варке пищи в пути.

8. Назначить на первые сутки следования караул.

9. Сделать соответствующие распоряжения по обеспечению продовольствием людей и лошадей в пути следования.

10. За день до посадки направить начальника эшелона и помощника к коменданту на предмет получения от последнего указаний о месте погрузки, под'ездных путях и рампе, о порядке и месте расположения эшелона по прибытии на ж.-д. станцию и пр.

9. РУКОВОДЯЩИЙ СОСТАВ ЭШЕЛОНА И ЕГО ОБЯЗАННОСТИ

На каждый эшелон назначаются:

1. Начальник эшелона.
2. Помощник.
3. Дежурный по эшелону.
4. Помощник дежурного.
5. Старший в вагонах.
6. Заместители к ним.
7. Дневальные по вагонам.
8. Горнист.
9. Посыльные.
10. Караул.

Поскольку от распорядительности и находчивости указанных лиц зависит успешность погрузки и своевременность отправления эшелонов, ниже, пользуясь наставлением и положением о перевозке войск, приводим права и обязанности перечисленного персонала:

Обязанности начальника эшелона:

а) **Перед отправлением из части.**

По получении назначения сопровождать эшелон начальник эшелона обязан:

1. Проверить, сокращаются ли хода повозок и свободно ли отделяются те части их, которые при нагрузке должны отделяться (дышла, вальки и пр.).

2. Распределить материальную часть и обоз по платформам согласно схеме подвижного состава, подаваемого под эшелон, получаемый им от командира части одновременно с предписанием сопровождать эшелон.

3. Распределить подлежащий перевозке груз на две части: груз, перевозимый в крытых вагонах, и груз, перевозимый на платформах между колесами обоза.

4. Распределить людей по вагонам на основании схемы подвижного состава.

5. Назначить дежурного по эшелону и его помощника, а также старших по вагонам и их заместителей.

6. Распределить по вагонам лошадей и назначить людей для ввода их в вагон и для следования с ними в вагонах (пары и запряжки при этом по возможности не разбиваются).

7. Подготовить, если приготовление пищи в пути будет производиться самой перевозимой частью, походные кухни.

8. Назначить караул на первые сутки следования эшелона в пути.

9. Заготовить специальные мостки, веревки для погрузки обоза и других тяжестей, трамплины и пр. приспособления для погрузки.

10. Распределить между командами, выделенными на погрузку, топоры, ключи к гайкам и пр. инструменты, необходимые для погрузки.

11. Получить перевозочные документы.

12. За 3 часа до начала погрузки прибыть на станцию для приема воинских приспособлений. Вместе с начальником эшелона должны прибыть и люди, назначенные для несения караула в течение первых суток, и первая смена дневальных.

б) **При погрузке:**

1. Принять меры к прибытию эшелона на станцию отправления не позже времени, указываемого в схеме подвижного состава эшелона, и к окончанию посадки в установленный срок.

2. Принять воинское оборудование подвижного состава.

3. К посадке и погрузке приступить по указанию коменданта, а где его нет — начальника станции, распоряжаться и руководить ею.

4. При погрузке не допускать никаких изменений в порядке распределения по вагонам людей, лошадей, материальной части обоза и др. тяжестей против показанного в полученной им схеме подвижного состава.

5. Если во время погрузки окажется возможным разместить перевозимую часть с большими удобствами, чем это указано в схеме, изменения допускаются не иначе как по соглашению с комендантом, а где такового нет — начальником станции.

6. Об окончании посадки и готовности к движению сообщить коменданту, а где его нет— начальнику станции.

7. По окончании посадки совместно с начальником станции, а где имеется и с комендантом, осмотреть эшелон с целью удостовериться, правильно ли распределены колесные предметы и тяжести на платформах, подклинены ли и вообще укреплены ли погруженные предметы, не выдаются ли они за пределы, допускаемые очертанием подвижного состава, соблюдены ли противопожарные предосторожности, полностью ли загружены конские, крытые и др. вагоны.

8. Обменять воинские перевозочные документы на установленные ж.-д. провозные документы.

9. Получить от коменданта, а где его нет—от начальника станции расписание движения поезда.

в) **В пути следования:**

1. Наблюдать за выполнением эшелоном правил дисциплины и порядка, предусмотренных уставом и наставлениями РККА и соответствующими правилами, установленными на транспорте.

2. Наблюдать за сохранностью боевого и хозяйственного имущества, принадлежащего перевозимой части, а также и предметов принятого воинского оборудования.

3. Наблюдать за невмешательством людей эшелона в техническую работу ж.-д. агентов и не допускать расхищения и порчи ж.-д. имущества.

4. Своевременно (не менее как за 6 часов) извещать попутные продовольственные пункты о приготовлении горячей пищи или заготовке продуктов и фуража.

5. Наблюдать за своевременным водопоем лошадей и проводкой их.

6. Являться лично или посылать дежурного по эшелону к попутным комендантам станций для доклада о составе эшелона и порядке следования, пред'являя одновременно схему подвижного состава эшелона и талон к ней.

7. Наблюдать за готовностью эшелона к своевременному, согласно расписанию, отправлению поезда.

8. В случае если комендантом предложено будет уплотнить занятые людьми вагоны, принять все меры к выполнению этого распоряжения.

9. Не допускать проездов в эшелоне частных лиц и провоза частного груза.

10. В случае перерыва в движении вследствие снежных заносов, размывов, обвалов, крушений и др. происшествий оказывать полное содействие ж.-д. администрации назначением людей и средств эшелона на работы по указанию агентов НКПС.

11. При недостатке тормозных кондукторов на время массовых перевозок войск назначить в распоряжение главного кондуктора поезда грамотных красноармейцев из состава своего эшелона для исполнения обязанностей кондукторов; выделение этих красноармейцев из состава эшелона должно производиться на станции отправления тотчас по прибытии эшелона и во всяком случае не позже как за один час до отправления поезда.

12. Обо всех отставших, чтобы дать им возможность догнать эшелон, телеграфировать на станцию коменданту или агенту ТООГПУ, где отстал военнослужащий.

13. В случаях нарушения военнослужащими эшелона установленных на железных дорогах правил немедленно принять меры для водворения порядка.

14. В случае возникновения пожара принимать все меры к его тушению и спасению имущества.

15. Допускать проезд линейных ж.-д. служащих, переезжающих по служебным надобностям, разрешая помещаться им на площадках товарных вагонов, в коридорах и тамбурах классных вагонов; при назначении ж.-д. агентов для сопровождения воинских поездов предоставлять им помещение, возможно лучше обеспечивающее выполнение ими своих обязанностей.

16. Допускать по указанию коменданта станции или агента ТООГПУ контрольные органы НКПС для осмотра в своем присутствии подвижного состава эшелона с целью проверки правильности использования воинских перевозочных документов и пресечения незаконного проезда и провоза ручной клади, багажа и грузов.

17. О всех нарушениях действующих законоположений со стороны ж.-д. администрации и о встречных затруднениях сообщать комендантам станций или в надлежащие высшие инстанции военных сообщений, посылая заявления эти в экстренных случаях по телеграфу.

г) **При выгрузке:**

До прибытия на станцию высадки на одной из предшествующих остановок начальник эшелона обязан:

1. Назначить трех лиц из командного состава для руководства разгрузкой имущества, обоза и лошадей.

2. Назначить команды и старших для работ по выгрузке.

3. Отдать приказание, чтобы все приготовились к высадке, т. е. чтобы походное снаряжение с полок было снято, а оружие разобрано по рукам.

4. Указать сборные места (у каких вагонов), где должны после высадки собраться команды, назначенные для выгрузки имущества. По прибытии на станцию назначения начальник эшелона отдает распоряжение о высадке только по получении указаний от коменданта, а за его отсутствием — от начальника станции, каковые обязаны встретить поезд. По окончании высадки начальник эшелона немедленно уводит эшелон с территории станции и сдает ж.-д. администрации воинское оборудование.

А. Обязанности дежурного по эшелону

Дежурный по эшелону подчиняется непосредственно начальнику эшелона. Дежурный по эшелону пользуется правами дежурного по части. Ему подчиняются все лица суточного наряда, а также старшие в вагонах; по отношению к караулу он пользуется правами дежурного по караулам. Кроме обязанностей, изложенных в уставе внутренней службы, дежурный по эшелону:

1. По указанию начальника эшелона устанавливает места постов караула в пути и при остановках.

2. На каждой остановке поезда выходит на платформу, где и находится все время стоянки поезда для наблюдения за порядком.

3. Как для выхода бойцов из вагонов на станциях, так и для посадки перед отправлением поезда подает сигнал (дежурный горнист и посыльные находятся при нем).

4. Организует наблюдение за недопущением расхищения людьми эшелона ж.-д. имущества.

5. Организует наблюдение за порядком при наборе кипятка или водопое и проводке лошадей.

6. На станциях, где назначено довольствие горячей пищей на продпунктах, выстраивает эшелон и отводит его на продпункт, где и остается до окончания довольствия.

7. Присутствует при получении на продпунктах сухих продуктов и фуража.

8. По указанию начальника эшелона является к попутным комендантам с докладом о составе эшелона и порядке следования.

9. Наблюдает, чтобы в поезде не было посторонних лиц.

10. Наблюдает за своевременным освещением вагонов и за получением дров (станции снабжения дровами указываются в расписании движения поезда и обращаться за получением дров следует к начальникам этих станций; об освещении вагонов обращаться к главному кондуктору поезда).

11. В случае самовольной отлучки кого-либо из людей эшелона немедленно докладывает об этом начальнику эшелона.

12. В случае пожара в поезде принимает все меры к прекращению такового и сохранению в целости перевозимого имущества, для чего организует из людей эшелона команды для тушения пожара и спасения имущества.

Б. Обязанности помощника дежурного по эшелону

Помощник дежурного по эшелону непосредственно подчиняется последнему и исполняет поручения его по дежурству.

По отношению к караулам он несет обязанности помощника дежурного по караулам согласно уставу гарнизонной службы.

Во время отлучки дежурного по эшелону помощник его остается при поезде.

В. Обязанности караула эшелона

Караул эшелона назначается начальником эшелона в составе, необходимом для занятия постов по охране боевого и хозяйственного имущества части, для охраны состава эшелона в пути и на остановках, для охраны арестованных и т. п. Часовые несут обязанности согласно уставу гарнизонной службы. Место в поезде (вагоне), отведенное для караула, считается караульным помещением. Посты от караула выставляются к перевозимому боевому имуществу. Кроме выполнения обязанностей согласно уставу гарнизонной службы, часовые не допускают разведения костров на пути и вблизи путей и расхищения имущества; в случае несчастья (пожар, падение человека, сход с рельсов и т. п.), требующего немедленной остановки поезда, часовой стреляет в воздух.

Г. Обязанности старшего в вагоне и его заместителя

Старший в вагоне отвечает за общий порядок в вагоне и подчиняется дежурному по эшелону и его помощнику. Старший в вагоне обязан:

1. Перед посадкой людей в вагон проверить по описи имеющееся в вагоне оборудование, присутствовать при приеме его начальником эшелона и следить за целостью и сохранностью оборудования в пути следования.

2. Иметь список людей и знать точное количество винтовок, помещенных в вагоне.

3. При выдаче горячей пищи, когда люди на продпункт не идут, а пища получается в вагоне, отправлять людей за пищей согласно указаниям дежурного по эшелону.

4. Иметь постоянное наблюдение за наличием людей своего вагона и после каждой остановки проверять его. Об отлучившихся и отставших на первой же остановке докладывать дежурному по эшелону.

5. Не допускать проезда в вагоне (на платформе) посторонних лиц и провоза частных грузов.

6. Наблюдать за порядком и чистотой в вагоне.

7. О всех заболевших в пути на первой остановке докладывать дежурному по эшелону.

Д. Обязанности дневальных в вагоне

В каждом вагоне наряжаются два дневальных, которые несут службу в течение круглых суток посменно. На обязанности дневальных лежит:

1. Не допускать проезда в вагоне не принадлежащих к составу эшелона посторонних лиц и провоза багажа.

2. Не позволять бойцам производить бесцельно стрельбу из винтовок.

3. Не выпускать никого из вагона до полной остановки поезда и до подачи установленного сигнала.

4. Следить, чтобы после сигнала к посадке все были в вагоне.

5. Не допускать, чтобы во время движения поезда люди высовывались из вагона.

6. Следить при остановках поезда, чтобы вблизи вагона никто не разводил огня.

7. Об отставших и отлучившихся немедленно докладывать старшему в вагоне.

8. Не допускать вблизи вагона шума, криков и беспорядка.

9. Следить, чтобы как в пути, так и при отправлении поезда в вагоне одна из дверей была плотно закрыта и заперта (на двухпутных участках во время хода поезда должна быть закрыта дверь со стороны соседнего пути).

10. Следить за топкой печей (зимой), получая положенное топливо, а также и за освещением вагона.

11. Не допускать выноса из вагона казенных вещей и обмундирования без разрешения старшего по вагону.

12. Следить, чтобы ведро было наполнено всегда водой (в особенности во время топки печей).

13. Подметать и убирать мусор из вагона только в пути.

10. СРОКИ ДЛЯ ПОГРУЗКИ И ВЫГРУЗКИ ЭШЕЛОНОВ

Перевозимый эшелон должен:

1. Прибыть на посадку точно к назначенному комендантом часу.

2. Закончить погрузку в указанный комендантом срок.

В случае прибытия эшелона на станцию позже назначенного времени или задержке при его отправлении, которая может повлечь за собой нарушение порядка следования других эшелонов, коменданту станции предоставляется право задержать отправление этого эшелона.

Погрузка и выгрузка эшелона в составе 45—50 вагонов, если они производятся с высоких платформ, для специальных частей должна быть закончена в один час. При погрузке и выгрузке с земли или с низких платформ срок удлиняется до 1 ч. 30 м.

Время для погрузки исчисляется с момента прибытия эшелона к месту стоянки поданного под погрузку подвижного состава, а при разгрузке с момента подачи состава на выгрузочный пункт.

11. ПОРЯДОК СЛЕДОВАНИЯ В ПУТИ

Личному составу эшелонов в пути следования запрещается:

1. Вмешиваться в права и обязанности ж.-д. администрации и тем самым мешать ей работать. Недисциплинированность и технически безграмотное отношение личного состава следуемых эшелонов могут внести большую дезорганизацию в работу ж.-д. узлов и тем самым ослабить их бесперебойность и подорвать стройность такого сложного аппарата, как железная дорога. Строгое подчинение ж.-д. правилам является неотъемлемой задачей всего личного состава перебрасываемых частей.

2. Разводить на путях костры, расхищать ж.-д. инвентарь, без надобности ходить по ж.-д. путям, ездить на площадках, крышах и буферах.

В отношении имущества и подвижного состава железных дорог следует о всяких замеченных в пути повреждениях доносить начальнику эшелона, который по прибытии на очередную остановку заявляет об этом в свою очередь коменданту станции, а при его отсутствии начальнику станции и требует составления акта.

Если данный вагон по причинам неисправности следовать дальше не может и нуждается в ремонте, причем этот ремонт займет продолжительное время, его следует из состава эшелона исключить, а груз переложить в другой вагон. При невозможности, из-за недостатка времени, ожидания перегрузки и производства необходимых маневров, связанных с отцепкой, следует больной вагон оставить под наблюдением своего представителя, который будет присутствовать при перегрузке и заботиться о включении перегруженного вагона в попутный эшелон.

Кроме того обо всех изменениях, происшедших в составе эшелона, начальник эшелона (если он не является начальником части) телеграфирует своему начальнику, и тот со своей стороны принимает все надлежащие меры к дальнейшему проталкиванию застрявшего груза. При обнаружении в пути течи цистерн и вагонов, груженных бензином, таковые прежде всего устраняются из поезда и ставятся в такие условия, при которых легковоспламеняющийся груз не мог бы представлять опасности, причем содержимое перекачивается в другую цистерну.

В местах перелива бензина необходимо иметь запас песка, войлока, лопат и пр.

В зимнее время, когда понадобится перед перекачкой отогреть выпускные трубы, воспрещается с этой целью пользоваться горящими углями. В этом случае следует употреблять кипяток, пар, нагретое сукно или нагретый песок.

Осмотр огнеопасных грузов как правило нужно проводить днем, дабы избежать применения ручных фонарей.

Когда отопление паровоза производится углем или дровами, цистерны с бензином ставятся не ближе одиннадцатого вагона от головы поезда.

Вагоны с авиабомбами, взрывателями и патронами включаются в середину поезда все вместе, с интервалом от бензина в четыре вагона обыкновенного груза.

Конвоирующие груз при приеме вагонов проверяют целость пломб, часовые наблюдают, чтобы к вагонам, груженным боеприпасами, не допускались посторонние и чтобы курение и разведение огня производилось не ближе 100 метров.

12. ПОДАЧА ПОМОЩИ ЗАБОЛЕВШИМ В ПУТИ

В положении о перевозке войск значатся следующие мероприятия: «Воинские части и команды численностью в 200 и более человек должны сопровождаться медицинским персоналом; сопровождение медицинским персоналом команд и эшелонов меньшей численности производится по усмотрению старшего санитарного начальника и командира той части, из которой отправляется команда (эшелон), в зависимости от санитарного благополучия части. При отсутствии в эшелоне (команде) медперсонала медицинская помощь оказывается железнодорожным или гражданским медицинским составом на общем основании.

На каждой станции имеются необходимые для подачи первоначальной помощи медикаменты с наставлением для их употребления. При надобности в этих медикаментах с требованием о выдаче их следует обращаться к дежурному по станции с запиской дежурного по эшелону или начальника команды.

Заболевшие, не могущие следовать с поездом, сдаются начальником эшелона в ближайший попутный ж.-д. приемный покой

или изолятор с уведомлением об этом коменданта станции. Тяжело больные по записке начальника эшелона (команды и врача) могут сдаваться попутному или встречному санитарному поезду.

Во всех случаях заболевшие при сдаче снабжаются начальником эшелона (команды) санитарным билетом, арматурным списком вещей больного и аттестатом об удовлетворении жалованием и довольствием.

При обнаружении в перевозимом эшелоне заболевшего заразной болезнью как сам заболевший, так и находящиеся с ним в вагоне люди изолируются, для чего освобождается соседний вагон, люди из которого временно распределяются по всем остальным вагонам эшелона, а в освободившийся вагон переводятся здоровые люди из вагона, где обнаружен больной; последний остается в том же вагоне под наблюдением медицинского персонала.

О таком случае начальник эшелона посылает немедленно телеграмму ближайшему попутному коменданту. Независимо от этого начальником эшелона совместно с начальником станции посылается на ближайшую распорядительную станцию телеграмма о приготовлении вагона для людей, размещенных по остальным вагонам эшелона.

При первой возможности заболевший в сопровождении лекарского помощника передается в лечебное заведение порядком, указанным выше. По сдаче больного лекарский помощник догоняет свой эшелон.

При повторном обнаружении в эшелоне заболевших той же заразной болезнью они помещаются до сдачи их в лечебное заведение в вагон, в котором изолировался первый заболевший, а приходившие в соприкосновение с заболевшими люди остаются под наблюдением медицинского персонала в своих вагонах. Тела умерших в пути от несчастного случая или болезни, когда последняя была определена врачом, изолируются порядком, указанным выше для изоляции заразных больных, и сдаются агентам транспортного отдела ОГПУ или милиции для погребения. При этом составляется акт за подписью начальника эшелона или команды, коменданта, а где его нет — начальника станции или агента ТООГПУ или милиции. Из вещей умершего сдаются с телом только положенные для погребения белье и одежда, о чем делается отметка в акте. Со всеми прочими как казенными, так и собственными вещами умершего поступают согласно правилам, существующим на этот предмет в войсковых частях.

Тела умерших в пути от невыясненной болезни или другой невыясненной причины изолируются таким же порядком, везутся до ближайшей станции, где и сдаются согласно вышеуказанному.

В этих случаях все вещи умерших, за исключением служебных бумаг и документов, передаются вместе с телом при описи, копия каковой прилагается к акту.

Освободившиеся вагоны, в которых находились больные заразными болезнями, а равно тела умерших от невыясненной болезни, отцепляются на ближайшей станции для дезинфекции и заменяются новыми.

13. ДОВОЛЬСТВИЕ В ПУТИ

Остановимся в нескольких словах на организации продовольствия людей и лошадей.

Личный состав следуемых на фронт эшелонов получает один раз в день горячую пищу, для чего на узловых ж.-д. станциях создаются «железнодорожные военно-продовольственные пункты».

Исключение в получении горячей пищи представляют те команды, которые приготовляют ее в пристроенных для этой цели походных кухнях.

Место расположения «Ж.В.П.П.» начальники эшелонов получают у коменданта участка при посадке.

Следует учесть, что приготовление горячей пищи на продовольственных пунктах производится по телеграфному заказу начальника эшелона. Последний по встретившейся надобности дает в адрес заведующего пунктом телеграмму со станции, где эшелон в последний раз получил горячую пищу, но не позднее как за 6 часов до прибытия в тот пункт, куда дается телеграмма.

Отказ от приготовленной по телеграфному заказу пищи может быть только в том случае, если продукты приготовления оказались недоброкачественными, о чем составляется соответствующий акт.

Фураж для лошадей выдается сразу из расчета на весь путь следования, причем двухдневный запас помещается вместе в одном вагоне с лошадьми, а под остальной отводится специальный вагон.

14. СОХРАНЕНИЕ ВОЕННОЙ ТАЙНЫ В ПУТИ

Железнодорожные перевозки носят сугубо секретный характер. Наименование перебрасываемой части, откуда и куда она двигается, состав эшелона и пр. все это должно оставаться в большой тайне. Это может быть достигнуто умело поставленной и хорошо организованной политработой, тем более что примеры рассекречивания в большинстве случаев об'ясняются ошибками именно в политработе: вывешивание стенгазет на дверях вагонов с обозначением номера и наименования части, плаката с указанием пункта отправления, неудачные выступления на летучих митингах во время остановок и пр., вот почему политическая работа должна стоять на должной высоте и быть очень осторожной в приемах и методах агитации, применяемой при движении войск по железной дороге.

Кроме того и личный состав необходимо воспитать в духе наибольшей сдержанности и сохранения военной тайны, не вступая со встречными прохожими в откровенные разговоры.

Важнейшей задачей политаппарата при передвижении на фронт является поддержание боевого настроения среди личного состава. Необходимо с самого начала окружить последний должными заботами, с тем чтобы каждый боец чувствовал за собой внимание и моральную поддержку, которые ему оказывают окружающие.

Торжественные проводы, организация всевозможных развлечений в пути следования, чтение газет, беседы и прочие формы агитпроработы поддержат революционный дух личного состава и позволят до конца сохранить бодрое настроение перебрасываемой части.

15. ПРИСПОСОБЛЕНИЯ ДЛЯ ПОГРУЗКИ И ВЫГРУЗКИ

Коснемся теперь уже упоминаемых нами выше приспособлений применяемых при погрузке и выгрузке эшелонов.

Вот что об этом говорят соответствующие параграфы официальных изданий, выбранных и скомплектованных В. П. Гусевым в его «Справочнике для начальников эшелонов».

«Для удобства погрузки и выгрузки на некоторых станциях устраиваются погрузочные воинские платформы и мощеные площадки. Кроме этих платформ для погрузки и выгрузки пригодны и другие станционные устройства (платформы, пакгаузы и т. п.), но пользоваться ими можно только по особому указанию коменданта станции.

При погрузке и выгрузке с высоких платформ повозок, двуколок и т. п. особых приспособлений для вкатывания их с погрузочных на поездную платформу и для перекатки с одной платформы на другую обычно не требуется, и зазоры между платформами перекрываются досками для сиденья, щитками подвижных мостков и шпалами.

При погрузке и выгрузке автомобилей, тракторов и других тяжелых и длинномерных предметов употребляются мостки для въезда на поездную платформу и мостки для переката (рис. 1 и 2).

Так как иметь и предоставлять эти мостки железная дорога не обязана, воинским частям, имеющим у себя указанные тяжести, рекомендуется заготовлять и доставлять мостки своим распоряжением.

При погрузке и выгрузке с низких платформ, площадок и прямо с земли применяются подвижные и летучие мостки.

Подвижной мосток состоит из двух деревянных складных на шарнирах прогонов (брусьев) и пяти щитов с набойками (стремянками) (рис. 3).

Указанный мосток для погрузки и выгрузки устанавливается следующим образом.

Оба прогона зацепляются имеющимися на концах крючьями за дверные рельсы крытого вагона или за откидной борт поездной платформы, а концы прогонов упираются в землю. Прогоны

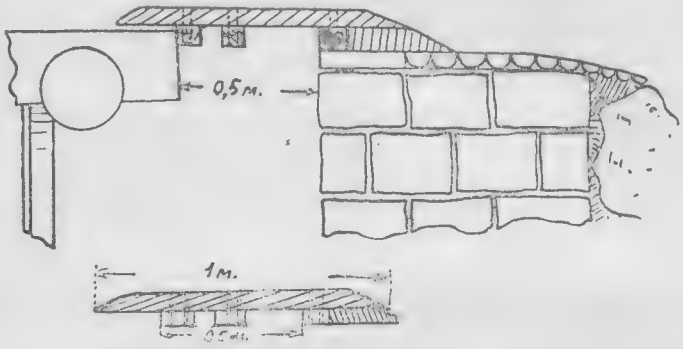

Рис. 1.

раздвигаются на ширину, равную длине щитов; щиты своими поперечными брусками должны плотно прилегать к внешней стороне прогонов. Укладка щитов начинается с нижнего щита, который должен плотно входить в нижние крючья (рис. 4).

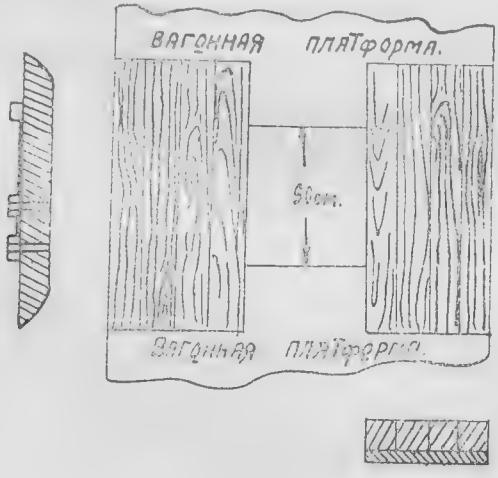

Рис. 2.

По окончании погрузки подвижные мостки разбираются и укладываются в конские вагоны и на поездные платформы.

В конские вагоны разобранный подвижной мосток укладывается следующим образом: прогоны мостков складываются и

кладутся поперек вагона шарнирами к выходной двери, а щиты размещаются один на другом на прогонах у двери вагона, противоположной входу.

На поездных платформах разобранные подвижные мостки укладываются как будет удобнее.

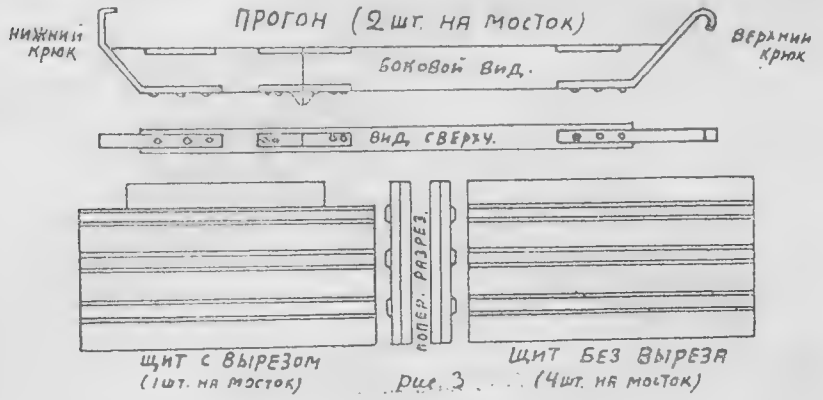

Рис. 3.

Указанные мостки выдаются перевозимым по железным дорогам эшелонам из расчета по одному на каждые десять платформ и конских вагонов.

Летучие мостки (рис. 5) устраиваются из рельсов и шпал или из одних только рельсов.

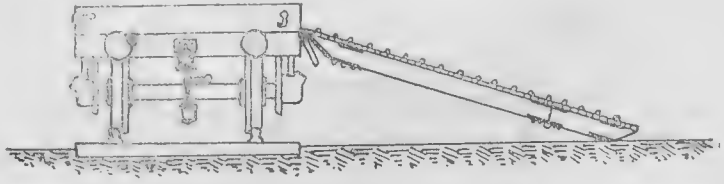

Рис. 4.

Для устройства летучего мостка из рельсов и шпал, употребляемого обычно для погрузки лошадей, но пригодного и для погрузки других тяжестей, берут два рельса одинаковой длины и кладут их подошвами вниз вплотную к дверным стойкам вагона (или на поездную платформу), причем верхние концы рельсов во избежание соскальзывания должны выступать на $^1/_3$ м над полом вагона или поездной платформы; нижние концы рельсов должны плотно упираться в землю. На рельсы накладываются шпалы, причем укладку необходимо начинать снизу, и чтобы шпалы не скользили, нижнюю шпалу надо укрепить двумя деревянными ко-

лышками. Для устройства такого мостка нужны два рельса и около 20—25 шпал.

Для устройства летучего мостка из одних рельсов, употребляемых для погрузки обоза и пр. (рис. 6), берут два рельса одинаковой длины, кладут их одним концом на поездную платформу, подошвами рельсов в середину на ширину входа повозки и других втаскиваемых предметов.

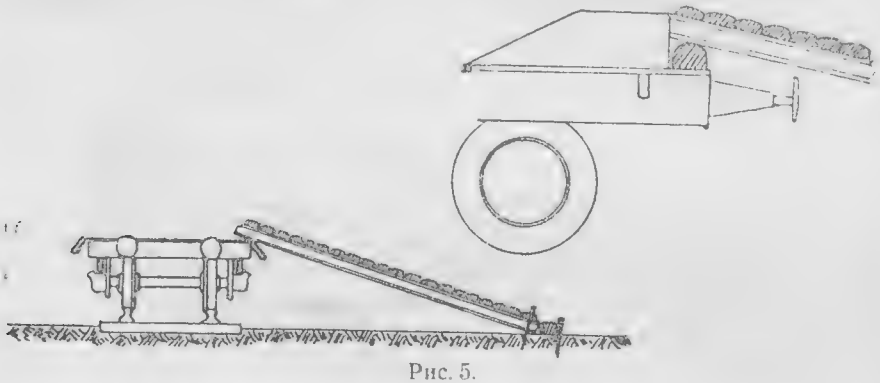

Рис. 5.

Необходимые для устройства летучих мостков рельсы и шпалы предоставляются железной дорогой; подноска их к месту погрузки и самое устройство мостков выполняются людьми эшелона.

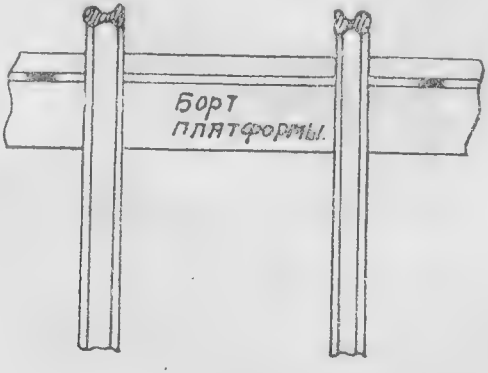

Рис. 6.

Кроме перечисленных выше приспособлений при погрузке наиболее тяжелых предметов употребляются еще трамплины (рис. 7), служащие при погрузке для смягчения ударов, а при выгрузке для облегчения под'ема. Размеры трамплина и способ его укладки видны на рисунке. Трамплины эти заготовляются и подвозятся к месту погрузки распоряжением эшелона. При отсут-

ствии трамплинов взамен их употребляются обыкновенные шпалы, на которых распоряжением дороги делаются небольшие скосы.

При посадке в вагоны людей с пути устраиваются летучие мостки из четырех досок для сиденья (рис. 8). Устраивается такой мосток следующим образом: три доски для сиденья, положенные

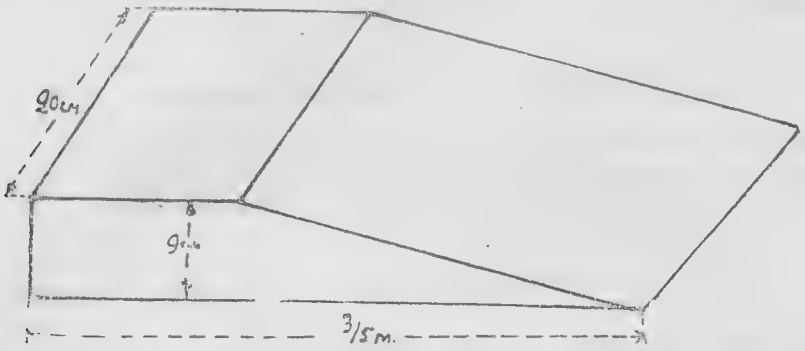

Рис. 7.

рядом, укладываются верхними концами на закраины швеллерного бруса вагона, а нижними концами упираются в четвертую доску, положенную на землю. На обоих концах этой доски надо поставить по одному красноармейцу, чтобы доска не сдвинулась. Доски для мостка берутся из того вагона, в который производится посадка. Подвижные мостки и летучие мостки для погрузки и

Рис. 8.

посадки могут устанавливаться или во время посадки, непосредственно перед началом ее или ко времени прибытия эшелона на посадку; в последнем случае людьми, прибывшими с начальником эшелона для приема воинских приспособлений. На установку мостков до прибытия эшелона необходимо получить разрешение коменданта станции.

В случаях крайней необходимости разгрузить поезд в пути между станциями, если имеющихся приспособлений для разгрузки окажется недостаточно или они будут несоответствующих размеров, летучие мостки устраиваются путем разборки ж.-д. полотна, причем как разборка, так и укладка обратно шпал и рельсов должны производиться не иначе как по особому распоряжению коменданта, под наблюдением дорожного мастера и с привлечением к работе людей перевозимого эшелона.

16. ТРАНСПОРТИРОВКА САМОЛЕТОВ

Отдельно поговорим о транспортировке самолетов, для чего приведем выдержку из труда **Л. Курина** — «Обслуживание самолета».

А. Упаковка самолета в ящик

Каждый ящик обивается внутри толевым картоном. Крыша покрывается листовым железом и окрашивается краской. Снаружи ящика на вертикальных брусьях каркаса длинной стороны закреплены железные крючья для под'ема ящика.

На торцовых стенках ящика должны иметься отдушины для вентиляции, защищенные от попадания влаги металлическими козырьками. Одна из торцовых стенок снабжается открывающейся наружу дверцей на петлях с прибором для навески замка и пломбы. Дверца по размерам делается достаточной для прохода человека внутрь ящика.

Снаружи ящика ставится штамп с указанием завода и номера самолета.

Внутри ящика в особом кармане, прикрепленном на видном месте, помещаются все документы, следуемые с самолетом, и подробная опись всего имущества, упакованного в ящике.

Для упаковки в ящик самолет разбирается. Отсоединяются несущие поверхности; центральный план обычно остается на фюзеляже. Отсоединяется все хвостовое оперение за исключением киля. Все тросы управления раз'единяются, сматываются в бухточки и обертываются бумагой или ветошью. Винт с мотора снимается и упаковывается отдельно в чехле или в особом ящике. Колеса снимаются и, если представляется возможность, разгружаются амортизаторы.

Перед упаковкой самолета все баки и трубопроводы должны быть освобождены от бензина, масла и воды, а фильтры промыты и освобождены от грязи.

Цилиндры мотора заливаются через клапанные отверстия керосином, наружные части мотора, не защищенные каким-либо

покровом, смазываются тавотом или покрываются тонким слоем защитного лака, обычно синей или зеленой окраски.

Масло и грязь с капота и корпуса самолета должны быть смыты и поврежденные места подкрашены.

После того как самолет разобран и подготовлен к упаковке, его начинают по частям упаковывать в ящик в следующей последовательности:

1. В задней части ящика к потолку прикрепляются на планках и тесьме поверхности хвостового оперения: стабилизатор и рули.

2. По бокам у стенок в деревянных пирамидах, обитых войлоком, крепятся несущие поверхности (предохранительные дуги должны быть отсоединены).

3. В середину между плоскостями заводится фюзеляж и укрепляется следующим образом: концы оси самолета крепятся в деревянных подкладках с прорезом, причем концы оси смазываются и обертываются войлоком, чтобы не поцарапать рабочей поверхности; костыль крепится в деревянном упоре, чтобы корпус самолета не имел возможности двигаться во время хода поезда. Под носок мотора подставляется упор из деревянного бруска с прорезом по диаметру вала, а в прорезь прокладывается войлок, чтобы не поцарапать носок вала.

4. Колеса, мелкие запасные части и прочие детали крепятся к полу ящика в передней его части при помощи матерчатых лент.

5. Шарнирные пальцы и болты прикрепляются к своим петлям вязальной проволокой или ставятся на место и навинчиваются гайки.

6. При ленточной системе все ленты-расчалки смазываются, завертываются в промасленную бумагу и запаковываются в отдельном ящике, который прикрепляется к полу под фюзеляжем.

При упаковке необходимо следить, чтобы все детали самолета не могли передвигаться во время хода поезда, тереться друг о друга и о стенки ящика. Все части должны крепиться при помощи матерчатых лент, а под деревянные бруски и планки прокладывается войлок, чтобы предохранить части от повреждений.

Кроме описи, прилагаемой к самолету, при нем должны находиться формуляр самолета и мотора, а также техническое описание с правилами сборки, разборки и эксплоатации.

К самолету и мотору прилагается инструмент согласно табели.

После упаковки сверяют опись с наличием, поверяется правильность упаковки и на ящик накладывается пломба, после чего ящик отправляется для погрузки на железную дорогу.

Б. Упаковка мотора в ящик

В том случае, когда мотор следует отдельно от самолета, он подлежит упаковке в специальном ящике. Перед упаковкой в ящик необходимо смазать все части мотора, могущие подвергаться ржавлению, или покрыть их защитным лаком.

Если свечей нет, то в отверстия для них должны быть ввинчены специальные деревянные пробки, чтобы в цилиндры не могли попасть посторонние предметы и пыль.

Все отверстия трубопровода должны иметь заглушки из плотной промасленной бумаги или картона. Затыкание их тряпками или бумагой не допускается.

Ящики должны быть вполне прочными, рассчитанными на вес мотора и надежными в смысле предохранения мотора от влияния сырости, для чего обиваются внутри толевым картоном или каким-либо другим изоляционным материалом. Ящики, в которых мотор следует морским путем, обиваются внутри листовым цинком, чтобы предохранить мотор от действия морской воды.

В ящике мотор укрепляется на специальной подставке (пирамиде) и крепится к стенкам, чтобы от толчков при транспортировке не могло произойти каких-либо поломок.

Для облегчения установки и вынимания мотора из ящика делается обычно от'емной одна из стенок ящика, отняв которую можно легко выдвинуть из ящика вместе с подставкой мотор.

Для избежания поломок при транспортировке на ящике делаются надписи: «верх», «осторожно»; кроме этих надписей имеется еще название мотора, его заводский номер и наименование завода, где изготовлен мотор.

Запасные части мотора отправляются в комплектах в специальной заводской упаковке или вне комплектов. В последнем случае каждая деталь отдельно завертывается в промасленную бумагу и укладывается в ящик так, чтобы соседние части не могли соприкасаться друг с другом.

Части при упаковке рекомендуется прокладывать мягкой стружкой или иной мягкой прокладкой. Мелкие части (болты, шпильки, свечи и пр.) предварительно укладываются в небольшие коробки или ящики, которые складываются в общий ящик.

Поплавки и карбюраторы пакуются в отдельные легкие ящики с прокладкой войлоком, запасные части к деталям зажигания упаковываются в отдельном ящичке, вложенном в специальные прорезы для каждой детали. Все эти части упаковываются отдельно в ящик с запасными частями в верхнем ряду.

В. Транспортирование самолета по железной дороге

Для погрузки самолетов удобными являются высокие воинские платформы. Если таковых не имеется на маленькой станции или не представляется возможности состав подать для погрузки к погрузочным платформам, то погрузка производится с насыпи при помощи специально устроенного наката из рельсов и шпал.

Для устройства наката необходимо заготовить 3-4 одинаковой длины рельса и достаточное количество шпал для устройства опоры клетки.

Если самолет грузится без ящика, то сверх рельсов делается накат из толстых досок или шпал.

Погрузка ящика с самолетом по указанному накату производится втаскиванием при помощи лебедки, а если ее не имеется, то непосредственными усилиями людей. При погрузке ящика необходимо следить, чтобы оба конца его втаскивались равномерно и чтобы ящик не съезжал в стороны.

Для погрузки ящика с самолетом весом около 2 000 кг, при отсутствии под'емных приспособлений потребуется от 30 до 35 человек, и погрузка займет около 30 минут.

Погрузкой должно руководить одно лицо, которое несет ответственность за своевременность погрузки и сохранность материальной части, а также должно следить, чтобы люди при погрузке не получили увечья.

Ящик с упакованным самолетом при погрузке на железнодорожную платформу может поместиться на одной или двух платформах, в зависимости от размеров самолета и ящика.

Нормального типа платформа имеет в длину 9 м, так что некоторые ящики с большими самолетами превышают эту длину.

Такие ящики грузятся на две платформы, причем, если длина ящика превышает длину платформы на одну треть, то почти весь ящик ставится на основную платформу, а конец остается на добавочной платформе, которая может быть меньших размеров.

Вследствие не вполне равномерного распредления груза в ящике (мотор) необходимо ту часть ящика, в которой находится главная часть самолета, помещать на основной платформе.

Если ящик превышает в длину 12 м, то погрузка производится равномерно на две рядом стоящие платформы.

Ящик на платформе крепится следующим образом. К полу платформы прибиваются поперек три деревянных бруска, длиной по ширине платформы, высотой 18 см. На указанные бруски устанавливается ящик, который укрепляется в четырех местах мягкой железной проволокой диаметром 4—6 мм к кольцам платформы для предотвращения сдвигания его с места при движении поезда. Если колец у платформы не имеется, то крепление производится при помощи стоек, связанных сверху проволокой.

Г. Транспортирование самолета без упаковки на железнодорожной платформе

Без упаковки самолет грузится на платформу в разобранном виде, причем коробки крыльев при ускоренной погрузке у самолетов расчалочной конструкции могут не разбираться и грузиться на отдельную платформу.

Если же коробки разбираются, то весь самолет грузится на одной, нормального типа, платформе.

Центральный план и киль могут не сниматься с самолета и оставаться в собранном виде.

Самолет для погрузки и транспортировки должен заранее быть подготовлен.

Бензиновые баки должны быть освобождены от бензина и плотно закрыты пробками. Масляные баки и маслопроводы должны быть освобождены от масла и промыты, вода из радиаторов и трубопроводов спущена.

Все тросы должны быть собраны в бухточки, смазаны и завернуты в промасленную бумагу.

Муфточки отвинченных тендеров должны быть снова навинчены на хвостовики до конца и завязаны проволокой, чтобы не потерялись.

Все части самолета должны быть тщательно освобождены от грязи и масла.

В кабине летчика и наблюдателя должны быть сняты наиболее ценные приборы (часы, пусковое магнето и другие приспособления), а сама кабина покрыта чехлами.

Вооружение, прицельные приборы также должны быть сняты и упакованы отдельно.

Винт с мотора снимается, освобождается от грязи и масла и завертывается в чехол.

Ленточные расчалки, стойки и другие мелкие детали связываются в пачки и завертываются в материю или бумагу, чтобы не растерялись.

По окончании разборки самолета на мотор и на сиденья летчика и наблюдателя надеваются чехлы, после чего самолет грузится на платформу.

Погрузка самолета на платформу производится вкатыванием его на колесах с погрузочной платформы или с наката.

Самолет на платформе устанавливают строго посредине; после установки фюзеляжа колеса снимаются и корпус укрепляется на платформе.

Концы оси опираются на деревянные подкладки, прибитые к полу платформы, и закрепляются сверху деревянными накладками. Концы оси обертываются войлоком, чтобы не поцарапать и не забить рабочую поверхность оси, соприкасающуюся с деревянной подкладкой.

Костыль и хвост фюзеляжа крепятся к полу платформы деревянными брусками в раму с распорками. Костыль кроме того мягкой проволокой или тесьмой расчаливается к полу платформы.

Под ось мотора подставляется доска с вырезом и мягкой прокладкой для вала мотора. Нижний конец доски укрепляется к бруску, предварительно прибитому к полу платформы.

После укрепления фюзеляжа под ним укладываются по ширине платформы два деревянных бруска (по возможности против гнезд для стоек): один — около шасси, другой — у крепления хвоста фюзеляжа. Бруски прибиваются к полу платформы и на них под фюзеляжем укладываются: винт, колеса, ленточные распалки и на деревянных подкладках с мягкой обивкой стойки.

Хвостовое оперение крепится при помощи суровой тесьмы причем под те места, которые соприкасаются с прокладками, подкладывается войлок.

После упаковки мелких деталей самолета к продольным брускам с обеих сторон фюзеляжа прибиваются четыре стойки, к которым ставятся на переднюю кромку верхние плоскости; с одной стороны правая, с другой левая.

Плоскости должны опираться на деревянные подкладки металлическими выступами, которые имеются на передней кромке под усиленными нервюрами. Плоскости укрепляются к стойкам тесьмой.

Элероны у плоскостей закрепляются или специальными деревянными зажимами или тесемкой с планочками, заложенной в щель между крылом и элероном.

После крепления верхних плоскостей к продольным брускам прибиваются еще четыре стойки, к которым прислоняются нижние плоскости (предохранительные дуги снимаются).

Плоскости так же, как и верхние, прикрепляются к стойкам тесьмой, а между плоскостью и стойкой прокладывается войлок, который прибивается к стойкам. Все стойки сверху скрепляются поперечными планками.

Если хвостовое оперение по своим размерам большое, то оно укрепляется таким же порядком, как и крылья к стойкам на одной из сторон.

Для предохранения самолета при перевозке от влаги самолет на платформе покрывается брезентом сверху брусков, причем необходимо следить, чтобы брезент не ложился на части самолета, а нижние концы его были прочно прикреплены к платформе.

Все места соприкосновения обвязки и укупорочного материала с частями самолета должны быть тщательно проложены и обвиты войлоком и тесьмой.

Погрузка самолета нормального типа вручную требует 10 человек рабочей силы и 2 часа времени.

Наибольшие размеры самолета, погруженного на платформе, не должны превышать габарита (главных размеров), установленного НКПС для нормальной колеи. Высота не должна превышать 4,5 м, ширина 3 м, а длина должна быть не больше 9 м (если погрузка на одной платформе).

Все самолеты, по размерам превышающие нормальный габарит, грузятся применительно для каждого типа отдельно и тре-

буют большого количества платформ, кроме самолетов-гигантов, которые по своему габариту не позволяют транспортировки и идут к месту сосредоточения обязательно лётом.

В случае ускоренной перевозки самолетов коробки крыльев не разбираются и грузятся на отдельную платформу в неразобранном виде. В этом случае для перевозки одного самолета необходимы две платформы, причем на одну из них устанавливаются фюзеляж и мелкие части, а на другую коробки крыльев.

Для погрузки коробок по ширине платформы укладываются и прибиваются три деревянных бруска, обитые войлоком, на которые устанавливаются коробки крыльев так, чтобы концы их заходили один в другой, а освещающаяся часть крыла находилась над платформой, на которой установлен фюзеляж. Крепление коробок к полу платформы производится мягкой вязальной проволокой, обвернутой тесьмой.

ГЛАВА V

РЕМОНТ АВИАЦИОННО-ТЕХНИЧЕСКОГО ИМУЩЕСТВА

1. ВИДЫ РЕМОНТОВ САМОЛЕТОВ И МОТОРОВ

Помещаемый ниже материал о видах ремонта самолетов и моторов представляет собой краткие выдержки из существующих на этот счет положений.

А. Самолеты

Находящиеся в эксплоатации самолеты разделяются на три группы А, Б и В в зависимости от годности к эксплоатации.

К группе «А» относятся самолеты, допускающие эксплоатацию согласно техническим условиям для нового самолета данного типа.

К группе «Б» относятся самолеты, допускающие эксплоатацию с ограничением нагрузки и видов полета (например фигурных полетов).

К группе «В» относятся самолеты, не подлежащие дальнейшей эксплоатации по их состоянию и срокам службы.

Ограничения эксплоатационных данных (нагрузок и видов полета), сроки службы в каждой группе и признаки принадлежности к ней определяются УВВС РККА.

Ремонты, которым может быть подвергнут самолет, в зависимости от степени восстановления, подразделяются на следующие виды:

1. Частичный ремонт. Представляет собой ремонт отдельных частей самолета, точно перечисленных заказчиком, и в этом случае реморган несет ответственность: а) за соответствие своему назначению отремонтированных и замененных частей; б) то же в отношении сопряжений этих частей; в) за неизменение свойств самолета после частичного ремонта.

2. Полный ремонт: а) полный осмотр самолета; б) замена и ремонт деталей; в) устранение износов.

Под износами следует понимать: а) потерю физических свойств, определяемую по внешнему виду и размеру детали или соответствующим испытанием; б) потерю физических свойств, определяемую по сроку службы детали, если срок службы ее ограничен специальными указаниями.

3. Восстановительный ремонт: а) полный осмотр самолета; б) замена и ремонт ответственных деталей; в) обязательная замена основных элементов конструкции, устранение износов и восстановление срока эксплоатации самолета после ремонта в гр. «А», как нового такого же типа.

Б. Моторы

Все моторы, так же как и самолеты, подразделяются на три группы «А», «Б» и «В».

К группе «А» относятся все новые моторы и ремонтные моторы, собранные по производственным допускам и зазорам из взаимозаменяемых деталей. Эти моторы должны давать мощности и расход горючего и смазочного согласно техническим условиям на поставку новых моторов данного типа.

Группа «Б» — моторы, собранные в пределах допускаемых зазоров. Эти моторы сохраняют взаимозаменяемость деталей новых моторов.

Для моторов группы «Б» допускается снижение мощности до 2% и повышение расхода масла на 20%.

К группе «В» относятся моторы, собранные в пределах допускаемых зазоров, но с индивидуально пригнанными деталями, имеющими размеры, выходящие из пределов производительных допусков (например поршень увеличенного диаметра поставлен в расшлифованный цилиндр и т. д.).

В этом случае детали становятся невзаимозаменяемыми, и мотор поступает на эксплоатацию при условии индивидуального подхода к каждой детали при замене.

К моторам группы «В» применяются снижения технических требований, так же как к группе «Б». Эти моторы не должны эксплоатироваться на боевых самолетах.

Ремонт моторов по объему работы подразделяется на следующие виды:

1. Текущий ремонт, заключающийся в замене мелких деталей (свечи, трубки, пружины и т. д.) без разборки и съемки мотора с самолета. Текущий ремонт как правило производится в частях, эксплоатирующих данный мотор, своими специалистами (авиатехники-мотористы).

2. Переборка мотора. Переборка является очередным просмотром через установленный для данного мотора срок эксплоатации. В этом случае мотор полностью разбирается, части его перечищаются, промываются и вновь монтируются на мотор с пригонкой отдельных мелких деталей (притирка клапанов, притирка краников и т. д.).

Замена деталей при переборке мотора производится в самом незначительном количестве, причем пригонка (шабровка) подшипников не производится.

3. Частичный ремонт. Этот вид ремонта охватывает часть мотора и не требует полной разборки его: ремонт распределительного механизма; ремонт цилиндров; замена поршней и т. д. В этих случаях снимается только распределительный механизм или распределительный механизм и цилиндры с поршнями; картер с коленчатым валом не разбирается.

4. Полный ремонт определяет полную разборку мотора с заменой забракованных деталей, полной перечисткой и пригонкой всех подшипников и шестерен.

2. НАПРАВЛЕНИЕ В РЕМОНТ В ВОЕННОЕ ВРЕМЯ

Ремонт самолетов, моторов и прочего авиационно-технического имущества в военное время, так же как и в мирное время, будет осуществляться:

а) в военной ремонтной сети, состоящей из авиапарков, подвижных, стационарных и др. мастерских, и

б) гражданской ремсети, состоящей из заводов Глававиапрома и мастерских гражд. воздушного флота.

Части и парки, работающие на фронте, могут выполнять лишь только текущий ремонт самолетов и моторов, заключающийся в замене отдельных деталей и небольших исправлениях. Весь остальной ремфонд должен направляться с фронта в армейские и фронтовые мастерские или тыловые реморганы.

Военные мастерские — подвижные, стационарные, школьные и пр., в зависимости от оборудования и квалификации рабочей силы, могут выполнять все виды ремонтов, до полного включительно.

Заводы Глававиапрома и мастерские ГУВФ как правило должны производить полный, а в некоторых случаях и восстановительный ремонты. При распределении ремфонда следует учитывать, что на заводы в первую очередь необходимо направлять весь сложный ремфонд, с которым не могут справиться военные реморганы, после чего их уже догружать менее сложным ремфондом.

Порядок направления в ремонт имущества ВВС устанавливается соответствующими положениями или отдельными указаниями.

Ниже мы приводим краткие соображения по этим вопросам, которые могут быть использованы при различных проработках лишь как ориентировочный материал.

А. Самолеты и моторы

1. Частичный или ангарный ремонт самолетов и моторов как правило должен производиться самими частями или обслуживающими их парками. К этому ремонту самолетов и моторов относятся те работы, которые могут быть выполнены на аэродроме, в пределах замены запчастей, положенных по табелям и нормам эскадрильям — отрядам, паркам, а также наличия оборудования и инструмента.

Замена ответственных деталей на самолете или моторе, не предусмотренных в нормах и табелях частей — парков, как правило должна производиться в армейских ремонтных мастерских или на заводах.

Ангарный ремонт производится по распоряжению инженера отряда эскадрильи.

Акты на самолеты и моторы, ремонтируемые в частях (ангарный ремонт), не составляются, но о выполненных работах или о замене деталей обязательно производится точная запись в формуляры, что и когда сделано.

Запись в формуляры производится младшим авиатехником, обслуживающим данный самолет, и проверяется инженером части.

2. Ремонт в армейских мастерских. В тех случаях, когда ремонт самолета или мотора не может быть произведен частью или парком, распоряжением командира части назначается комиссия для осмотра и выявления необходимого ремонта данного самолета или мотора (осмотр мотора производится без разборки), о чем комиссией и составляется соответствующий акт в четырех экземплярах.

В акте следует указать примерно следующие данные:

1. Тип самолета или мотора.
2. Заводской номер.
3. Год постройки.
4. Работа в часах всего и отдельно после последнего ремонта.
5. Сколько имел ремонтов: а) на заводе; б) в армейских мастерских.
6. Подробная характеристика выявленных недочетов, по причине которых необходим ремонт.
7. Заключение комиссии с обязательным указанием, какого ремонта требует самолет или мотор и в какой ремонтный орган необходимо его направить (в армейский или на завод).

Примечание. Если причиной отправки в ремонт самолета или мотора является авария, то составляется акт только аварийной комиссией.

Полученный командиром части акт в двух экз. представляется по команде в УВВС армии, на основании которого последним даются указания о пунктах сдачи в ремонт данного самолета или мотора. Если указания о пунктах отправок в ремонт самолетов и моторов частью или парком от УВВС армии были получены ранее, то отправка производится по распоряжению старшего авианачальника или командира обслуживающего авиапарка, о чем одновременно доносится в УВВС армии.

Во избежание излишних переотправок, а также и удлинения срока продвижения до реморгана самолета или мотора, при осмотре их в частях необходимо точно установить, каким реморганом может быть выполнен данный ремонт, чтобы безошибочно туда его и направить.

Вместе с отправляемыми в ремонт моторами и самолетами должны быть направлены следующие документы:

1. Формуляр с обязательным вложением ремонтной схемы.
2. Аттестаты на приборы оборудования и вооружения.
3. Акт технического осмотра.
4. Акт аварийной комиссии, если причиной отправки в ремонт служит авария.

Из предметов оборудования с самолетами, сдаваемыми в ремонт, обязательно должны быть отправлены:

1. Все приборы как исправные, так и неисправные (кроме высотомеров-самописцев, ветромеров-ветрочетов, авиасекстантов и картодержателей, которые остаются в части).
2. Передние пулеметы.
3. Установки для стрельбы через винт.
4. Турели.
5. Бомбодержатели и сбрасыватели.
6. Подпятники «Герц».
7. Фотоустановки.
8. Противовес радио.
9. Кронштейны и подставки для радиоприборов.
10. Переговорные приборы.

Примечание. Пулеметы передние, бомбодержатели, прицелы для перених пулеметов и пульприводы снимаются с самолета для упаковки и отправки вместе с самолетом.

С самолета должны быть сняты и оставлены в части:

1. Турельные пулеметы с обжимными кольцами или спаренными установками.
2. Оптические прицелы и прицелы для бомбометания.
3. Аэрофотокамеры.
4. Парашюты.
5. Радиостанции.
6. Электроосветительное оборудование.
7. Приборы «кошка».
8. Курсоуказатели.

Моторы должны быть направлены в ремонт со всем положенным им оборудованием как исправным, так и неисправным. С мотора должны быть сняты только свечи (если они в порядке) и заменены негодными свечами или деревянными пробками. Втулка винта, как деталь, пригоняемая индивидуально, должна быть обязательно отправлена вместе с мотором.

Синхронизатор к пульприводу «Пуль-9» также должен быть отправлен с мотором.

Передаваемые в ремонт, в армейские ремонтные органы самолеты и моторы из списков частей исключаются и поступают на учет в УВВС армии.

Поступающие в армейские ремонтные органы самолеты и моторы детально осматриваются, причем те из них, которые могут быть отремонтированы в данных мастерских, остаются в ремфонде и числятся за ними до передачи обратно в часть или переотправке в другой реморган.

В отношении самолетов и моторов, которые не могут быть отремонтированы в армейских мастерских, доносится армейскому командованию ВВС, по указанию которого они отправляются в другие реморганы или разбираются на запасные части.

3. Заводской ремонт. Самолеты и моторы, не могущие быть отремонтированными в армейских мастерских, отправляются во фронтовые или тыловые реморганы. Отправка производится по распоряжению УВВС фронта, который заблаговременно указывает УВВС армии, а последнее частям, паркам и армейским реморганам, какие типы самолетов и моторов, в какие мастерские или заводы надлежит отправлять.

Отправка самолетов и моторов из частей парков и армейских мастерских в тыловые реморганы должна производиться также со всеми документами, вооружением и оборудованием.

Отправка на заводы самолетов вместе с моторами должна производиться только в том случае, если установленный на самолете мотор также требует заводского ремонта и если данный тип мотора ремонтируется на этом заводе. Если же мотор не требует заводского ремонта или завод не ремонтирует моторы данного типа, самолет должен быть отправлен без мотора.

Самолеты, моторы, а также и др. имущество, передаваемые в ремонт из частей парка в реморганы, независимо от степени повреждения, требуют такого же бережного к себе отношения, как и новые.

За новые повреждения, происшедшие в процессе перевозки или хранения, за утрату частей, а также за отправку самолета или мотора не со всеми принадлежностями и документами приказом Начальника ВВС РККА № 8 от 28.6.30 г. возложена ответственность персонально на командиров частей, отправивших самолет или мотор.

Переданные на ремонтные заводы самолеты, моторы из списков УВВС армии и фронта исключаются и поступают на учет в ремонтное Управление УВВС РККА.

Самолеты и моторы, переданные в реморганы, подчиненные УВВС фронта, поступают на учет последнего.

4. Приемка вышедших из ремонта самолетов и моторов

Приемщики частей округа по прибытии в мастерские или на завод обязаны всесторонне произвести осмотр и приемку самолета или мотора.

Приемщики имеют право совершать контрольный полет и требовать производства в принимаемом имуществе выполнения отдельных работ по устранению замеченных при осмотре или в полете недочетов.

С момента подписания представителем части приемо-сдаточного акта на принимаемые самолеты и моторы последние считаются принятыми и никакие претензии по ремонту мастерскими или заводом не принимаются. Исключение представляют случаи обнаружения при эксплоатации некондиционности отремонтированного имущества, в этом случае должен быть составлен акт и представлен по команде.

Б. Запасные части самолетов и моторов

Мелкий ремонт запасных частей к самолетам и моторам должен производиться в частях и парках.

Запчасти, не могущие быть отремонтированными в частях и парках, в зависимости от об'ема работы передаются в армейские и фронтовые реморганы или на заводы.

Передаваемые в ремонт запасные части из списков учета данной части исключаются и поступают на учет в УВВС армии, фронта или УВВС РККА, в зависимости от того, где производится их ремонт.

Примечание. Ремонт вкладышей, картеров, шлифовка и поверка коленчатых валов производятся на специальных заводах, по особым указаниям УВВС РККА и фронта

В. Имущество специальных служб

Мелкий ремонт фото-радиоимущества, аэронавигационных и метеорологических приборов и вооружения производится в частях и парках соответствующими специалистами.

Ремонт, не могущий быть выполненным в частях и парках, производится в армейских, фронтовых или специальных мастерских или на заводах.

Неисправное и не могущее быть частью отремонтировано имущество со всеми документами к нему (аттестаты и пр.) части передают в обслуживающие парки, последние оставляют у себя то имущество, которое может быть ими отремонтировано у себя или в местных мастерских, а все остальное отправляют в головные склады для дальнейшего направления в специальные мастерские по указанию УВВС армии.

Отправляемое в ремонт, в мастерские или на заводы имущество снимается с учета части или парка и берется на учет в УВВС армии, если ремонтируется в армейских реморганах, в УВВС фронта, если ремонтируется в реморганах, ему подчиненных, и в УВВС РККА, если передается на заводы или в мастерские, не подчиненные УВВС фронта.

О пунктах отправки в ремонт радиоимущества и пулеметов парки получают указание от соответствующих довольствующих органов.

ГЛАВА VI

ОРГАНИЗАЦИЯ ОБОРОНЫ ПРИ МОБИЛИЗАЦИИ И ПРИКРЫТИЕ ОТМОБИЛИЗОВАНИЯ

1. НАЗЕМНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

Одним из первых мероприятий, следующих по об'явлении мобилизации, является обеспечение прикрытия последней. Сюда входят:

1. Усиление постов мирного времени.
2. ПВО.
3. Химоборона.
4. Средства маскировки.
5. Усиление пожарной охраны.

Все перечисленные пункты охватывают собой и район расквартирования и место погрузки на ж.-д. станции и путь следования эшелонов. Для того чтобы указанные мероприятия были развернуты наиболее полно, нужно как можно детальнее разработать и отразить каждое из них в мобилизационном плане части. К нему в качестве приложения разрабатывается схема усиления караулов. На каждый новый пост (дополнительный) составляется соответствующая табель, которая утверждается еще в мирное время начальником гарнизона.

При составлении схемы караулов военного времени следует предусмотреть как усиление существующих, так и наметку новых в наиболее ответственных местах. Кроме усиления постов усиливаются также и дозоры.

При об'явлении мобилизации караул мирного времени сменяется. Состав его по военному времени назначается из числа надежных, дисциплинированных красноармейцев, умеющих хорошо владеть своим оружием.

Разрабатывается вопрос о порядке пропуска на территорию расположения части в военное время и принимаются меры к обеспечению охраны порядка на случай нападения земного или воздушного противника.

Мобилизационный план части должен иметь разработанным вопрос о дублировании с об'явлением мобилизации питания электроэнергией, водоснабжением, теплопароснабжением, связи и т. п.

Мерой гарантирующей максимально сохранение имущества в момент налета противника, следует признать принцип рассредоточения огнеопасных, легковоспламеняющихся материалов и наиболее ценного имущества по разным складам и хранилищам, с тем, чтобы в случае попадания бомб в одно какое-либо хранилище — не все бы имущество погибло.

Надо еще в мирное время обеспечить часть предметами сигнализации (сирены, колокола и пр.) и жестко установить порядок сигналов воздушной, химической и боевой тревог.

Оборудовать электроосветительную сеть с расчетом одновременного, централизованного тушения всех ламп, для чего установить у дежурного по части рубильник. У постов к лампам сделать отражатели, в помещениях на окнах, где свет не выключается, повесить шторы.

Есть еще один вопрос, который при разработке наземной обороны следует обязательно учесть, — это возможность высадки воздушного десанта. Последняя будет широко применяться в будущих войнах. Это подтверждает рост тяжелой авиации за рубежом и увеличение тоннажа воздушных кораблей.

Так как высадившийся противник будет в дальнейшем пользоваться автомобилями, необходимо на всех путях, подходящих к данной части, поставить надежные преграды, способные ликвидировать наступающий десант. Можно закладывать фугасы, использовать фортификационные приемы — брать под перекрестный огонь известные точки дорог и пр. Во всяком случае пренебрегать в настоящее время возможностью высадки воздушного десанта было бы большой ошибкой.

2. ПВО В ПУНКТЕ ОТМОБИЛИЗОВАНИЯ

Подробнее скажем об организации противовоздушной обороны. Ограниченные собственные средства не позволяют достаточно надежно обеспечить себя от воздушного противника, почему схема прикрытия авиачасти с воздуха связывается с общегарнизонной схемой ПВО, куда входят местные зенитные и воздухоплавательные средства, посты наблюдения и пункты управления ПВО гарнизонного масштаба. Начальник авиасоединения входит в контакт с командиром части, в ведении которого находится гарнизонные средства ПВО, вместе с ним увязывает свою схему прикрытия и получает на ней санкцию начальника гарнизона. При увязке и составлении собственной схемы необходимо добиваться, чтобы гарнизонные средства дополняли систему прикрытия авиачасти. Вероятность в современных условиях налета противника требует очень тщательно разработанной системы ПВО. Общепризнанной и прочно установившейся схемой является треуголь-

ник пулеметных кустов. Место расстановки этих кустов должно удовлетворить условиям:

1. Кругового обстрела и минимальным мертвым конусам.
2. Удобствам связи управления.
3. Наилучшей маскировки.
4. Прикрытие действительным пулеметным огнем всех важнейших об'ектов данной части, вроде бензохранилищ, бомбохранилища, склада самолетов и пр.

Чтобы получить должную отдачу в работе пулькустов, нужно очень серьезно подготовить кадр красноармейцев-зенитчиков, обучив и натренировав их еще в мирное время. Сложность зенитной стрельбы требует довольно продолжительного времени и грамотного представления. Это нужно учесть при составлении плана учебно-боевой подготовки.

Из намеченных трех пулькустов один является командным. На нем находится командир пулеметного взвода и с него отдаются все необходимые приказания, для чего между всеми кустами устанавливается телефонная связь. Схему этой связи следует иметь также в приложении к мобплану части.

Располагаются пулеметные кусты, как мы уже сказали, треугольником, перекрывая трехслойным огнем все главные точки расположения (ангары, склад горючего, огнеприпасов и пр.).

Кроме этого пулеметы устанавливаются с таким расчетом, чтобы была возможность использовать их и для земной обороны, т. е. чтобы наиболее вероятные направления обстреливались перекрестным огнем. Земная оборона предусматривает нападение различного рода банд, отдельных антисоветски настроенных элементов, глубоких рейдов неприятельской конницы, воздушных десантов противника и пр.

Все эти вероятности говорят о продуманной и большой работе, которую должна проводить часть в мирное время.

3. СЛУЖБА ПОСТОВ ВНОС

В дополнение к этой системе обороны организуется сеть постов ВНОС.

Согласованность и проверка четкости работы постов ВНОС в общей системе противовоздушной обороны производится еще в мирное время в порядке повседневной тренировки.

Нужно внедрить навыки личному составу постов в составлении донесений, распознавании типов самолетов, своевременным предупреждением пунктов ПВО и командного пулькуста в появлении противника и наконец в уменьи использовать местные общественные организации, местные органы власти и средства связи (почта, телеграф, телефон и др.) с тем, чтобы обеспечить быстрейшую доставку необходимых донесений.

Вот что говорит о службе постов ВНОС наше официальное наставление по противовоздушной обороне войск:

«ВНОС организуется во всех случаях, когда возможна разведка или нападение противника с воздуха.

Для организации ВНОС необходимо выставить посты воздушного наблюдения, задачей которых является немедленное предупреждение войск о налете авиации противника.

Воздушное наблюдение выполняется:

а) частями охранения;

б) специально назначаемыми от войсковых частей постами воздушного наблюдения (в составе 2—4 человек);

в) постами воздушной связи и наблюдения;

г) наблюдательными и командирскими пунктами зенитных, артиллерийских, прожекторных и пулеметных частей.

Посты обнаруживают неприятельские самолеты днем по типу самолета и по опознавательным знакам, ночью — по шуму мотора.

Один пост воздушного наблюдения способен обслужить район в радиусе 3—5 км (в зависимости от характера местности и атмосферных условий) от пункта своего местонахождения.

Во избежание ложных тревог начальниками постов воздушного наблюдения надлежит назначать лиц, хорошо сведущих в опознавании своих и неприятельских самолетов».

Донесения передаются по установленной форме и начинаются словом «воздух» (по телефону) или «ВЗД» (по телеграфу). Форма донесений состоит из следующих граф.

ПРАВИЛА СОСТАВЛЕНИЯ КРАТКИХ УСЛОВНЫХ ДОНЕСЕНИЙ ПОСТОВ ВОЗДУШНОГО НАБЛЮДЕНИЯ

а) Условный код

№ по пор.	Характер сведений, помещаемых в донесении	Употребляемый код		Примечание
		передача по телефону	передача по телеграфу	
1	Обозначение, дающее знать, что передается донесение ПВО.	Воздух.	ВЗД.	Обозначает передачу вне очереди.
2	Наименование передающего донесение поста.	Указывается порядковый номер поста или условное наименование части, от которой выставлен пост.		
3	Часы и минуты наблюдения.	Число из четырех цифр.		
4	Число и типы замеченных самолетов.			

№ по пор.	Характер сведений, помещаемых в донесении	Употребляемый код		Примечание
		передача по телефону	передача по телеграфу	
	Бомбардировщики.	Число, сопровождаемое словом „бомбардировщик".	Число, сопровождаемое буквой „Б".	
	Истребители.	Число, сопровождаемое словом „истребитель".	Число, сопровождаемое буквой „И".	
	Разведчики.	Число, сопровождаемое словом „разведчик".	Число, сопровождаемое буквой „Р".	
	Боевики (штурмовые).	Число, сопровождаемое словом „штурмовики".	Число, сопровождаемое буквой „Ш".	
	Неизвестные.	Число, сопровождаемое словом „неизвестные".	Число, сопровождаемое буквой „Х".	
	Дирижабли.	Число, сопровождаемое словом „дирижабль"	Число, сопровождаемое буквой „Д".	
5	Направление полета воздушных судов в момент наблюдения.	Слова, отвечающие на вопрос „откуда—куда": „Север", „Юг", „Восток", „Запад", „Северо-восток", „Северо-запад", „Юго-восток", „Юго-запад".	Буквы, отвечающие на вопрос „откуда—куда": „С", „Ю", „В", „З", „С-В", „С-З", „Ю-В", „Ю-З".	Ориентировка по странам света.
6	Пункт, в районе коего обнаружены самолеты.	Наименование пункта.	Наименование пункта.	
7	Средняя высота полета.	Слово, сопровождаемое цифрой, обозначающей высоту в километрах.	Буква „Н", сопровождаемая цифрой, обозначающей высоту в километрах.	

Кроме приведенных общих положений посты ВНОС несут службу связи своих самолетов с землей, что осуществляется при помощи комплекта полотнищ и установленного кода сигналов.

При организации постов ВНОС привлекается широкая общественность вроде местных ячеек Осоавиахима, комсомольские коллективы и различные гражданские учреждения.

Для того чтобы пост ВНОС мог нормально работать, нужно обеспечить его всеми необходимыми предметами, как-то:

1. Бинокль.
2. Компас.
3. Карта обслуживаемого района
4. Часы.
5. Инструкция по службе поста.
6. Альбом силуэтов самолетов.
7. Журнал для записи.
8. Комплект связных полотнищ (летом белых, зимой черных).

Очень много может помочь в деле обороны местное население, почему квартируемая в данном городе или местечке авиачасть должна держать тесную связь с населением и приучить последнее к военной обстановке, проводя время от времени воздушные, химические и боевые тревоги.

4. ОБЩЕГАРНИЗОННЫЕ СРЕДСТВА ПВО

Те средства противовоздушной обороны, которые частично предусматриваются начальником гарнизона, зенитная артиллерия, истребительная авиация и др., служат обычно для прикрытия общегарнизонных об'ектов, вроде ж.-д. узла, крупных промышленных пунктов, мостов и т. п.

Задачи этих средств определяются старшим войсковым начальником, почему со стороны командиров авиачастей является лишь необходимость настоять, чтобы общие оборонные средства были прикрытием и тех мест, в которых заинтересована данная авиационная часть.

5. ОБОРОНА ПУНКТОВ ПОГРУЗКИ И СЛЕДОВАНИЯ В ПУТИ

Оборона пунктов погрузки и следования в пути аналогична всему вышесказанному. В принципе остаются те же пулеметы. В первом случае они располагаются где-нибудь в районе ж.-д. участка, на котором происходит погрузка, а во втором выставляются или на повозках и автомобилях, если речь идет о переброске имущества на станцию, или на крыше вагона и на платформе, если эшелон следует уже по железной дороге. Помещать пулемет на крыше вагона выгодно в том отношении, что при этом исключаются всякие мертвые конусы, влияющие при стрельбе.

Кроме того при следовании в пути, во время переброск на станцию одним из мероприятий, уменьшающих потери от воздушного противника, является рассредоточение авто и гужкотонны при налете.

Здесь снова не мешает вспомнить «Наставление по ПВО»:

§ 140. Подход войск к месту погрузки и расположение их перед посадкой должны производиться укрыто и рассредоточенно. Ночью посадка и выгрузка производятся с минимальным освещением. По сигналу воздушной тревоги все наружное освещение тушится.

Сами посадки производятся рассредоточенным порядком. Количество одновременно грузящихся войск зависит от наличия погрузочно-разгрузочных приспособлений и возможности налета в данный момент (условия погоды, маскировка, сведения о воздушном противнике от постов ВНОС и т. п.).

Посадка рассредоточенным порядком должна быть тщательно подготовлена и производиться в кратчайший срок.

§ 141. Для защиты воинских эшелонов от воздушных нападений надлежит принимать следующие меры ПВО:

а) выставить в голове и хвосте поезда посты воздушного наблюдения; посты располагаются: головной на паровозе, пост в хвосте поезда — на прицепленной платформе;

б) установить для стрельбы по самолетам зенитные и приспособленные станковые пулеметы;

в) выделить дежурную часть.

§ 143. При появлении над эшелоном группы самолетов противника на высотах свыше 1000 м поезд продолжает движение, несколько замедляя ход; при снижении самолетов для атаки поезд останавливается, а атака отражается огнем пулеметов и стрелковых отделений.

§ 144. В пути следования эшелона при воздушных нападениях подаются следующие сигналы:

а) сигнал воздушной тревоги — непрерывные, короткие гудки паровоза;

б) сигнал химической опасности — чередующиеся длинные и короткие гудки;

в) сигнал отбоя — 5 длинных гудков.

6. ХИМИЧЕСКАЯ ОБОРОНА

Тесно связанной с ПВО и по существу неотделимой от нее является химическая оборона отмобилизовываемых частей.

Под это понятие подводится:

1. 100% снабжение всего личного состава части противогазами.

2. Постройка газоубежища в районе расположения части или в крайнем случае приспособление под него одной из существующих построек (сарай, погреб и пр.).

3. Наличие штатной химкоманды.

4. Укомплектованность отмобилизовываемых частей необходимым имуществом и дегазирующими материалами (противоипритовые костюмы, дегазационные приборы, барабаны, известь и т. п.).

Все сказанное окажет пользу только в том случае, если бойцы достаточно грамотны и дисциплинированы в химическом деле и если мобилизационный план частей отражает в себе достаточно полно приемы и методы химобороны.

Готовность мобплана в этом вопросе определяется следующими признаками:

1. Своевременная выдача с об'явлением мобилизации боевых противогазов.

2. Кондиционность и 100% обеспеченность ими мобилизуемых частей.

3. Строгое регламентирование времени и места выдачи противогазов и заранее составленная раздаточная ведомость на весь личный состав.

4. Точное указание мест расположения газоубежищ.

5. Твердо установленные и всем известные сигналы «химтревоги».

6. Разработанные инструкции химвзводу на случай мобилизации

Организация химической обороны мест погрузки ложится на ж.-д. администрацию. Последняя должна озаботиться:

1. О противохимическом оборудовании вагонов (герметичность стен, обивка войлоком люков и пр.).

2. О выделении дегазационных отрядов.

3 Об информировании начальников эшелонов относительно местонахождения сигналов тревоги и местных правилах химдисциплины.

4. О дегазации вагонов, зараженных ОВ.

Если на пути следования встречается участок, зараженный ОВ, о чем следуемый эшелон предупреждается или специальным отрядом, высылаемым вперед на дрезине или переездным сторожем, поезд останавливается, дается сигнал «химтревоги», проверяется надежность принятых мер и уже только после этого поезд проходит зараженный участок.

Материальная часть, могущая также пострадать от ОВ, плотно закрывается брезентами.

7. СРЕДСТВА МАСКИРОВКИ И ИХ ПРИМЕНЕНИЕ

Четвертым мероприятием обороны при мобилизации является маскировка пункта расквартирования, пути следования и места погрузки.

Основным приемом маскировки является камуфляж и мимикрия, т. е., проще говоря, искажение путем окраски внешней формы строений и предметов, подвергающихся нападению, и приспособление этих предметов под общую естественную краску местности. Это — наиболее доступные и не требующие больших затрат способы. Из других, получивших права гражданства, являются масксети, халаты и организация ложных складов с целью

[illegible] в заблуждение противника. [illegible] и не всегда применимо, так как требует значительных [illegible] и средств для своего устройства.

Очень хорошим и дешевым способом маскировки служит окружающая зелень. Если пользование этим способом рассчитано на продолжительное время, выгодно произвести древонасаждение; если все рассчитывается на несколько дней, можно обойтись срезанием веток стойких пород, способных долго сохранять листву.

Что касается маскировки в пути следования, то здесь необходимо прежде всего знать те признаки, по которым движущийся эшелон распознается с воздуха. Это во-первых — наличие на платформах специфического груза (самолеты, авто, пулеметы и пр.); во-вторых — открытые люки и двери вагонов летом и дым от печек в теплушках зимой и в-третьих — свет из вагонов и отблески от поддувала ночью.

Поэтому маскировка будет заключаться в придаче перевозимой матчасти иной формы и впечатления груза (маскировка под тес, сено и пр.), в закрывании дверей, люков, в тушении света и закрытии поддувала.

8. ХИМИЧЕСКАЯ МАСКИРОВКА

Есть еще одна разновидность маскировки, — мы имеем в виду химическую маскировку, т. е. применение дымовых завес, образуемых дымовыми шашками. Это возможно и к этому прибегают лишь тогда, когда становится ясно, что противник в воздухе нашел расположение склада, парка и направляется к нему, с тем чтобы нанести повреждения. Постановка дымовых завес как правило нецелесообразна и применяется лишь тогда, когда пр-к уже выбрал данный об'ект как цель потому, что они во-первых раскрывают место расположения частей и во-вторых по своему действию являются кратковременными.

При применении дымовых шашек следует учитывать метеорологические условия вроде необходимости наличия ветра, так как при безветрии дымообразующее вещество будет подниматься вертикально вверх.

9. ПРОТИВОПОЖАРНАЯ ОХРАНА

В заключение организация противопожарной охраны.

Применение зажигательных авиационных бомб и наличие легковоспламеняющегося имущества заставляют командование частей обратить на противопожарную охрану максимум внимания.

Прежде всего необходимо организовать как можно лучше предупреждение против пожара, а именно:

а) иметь достаточное количество потребного инвентаря около каждого строения (огнетушители, войлок, песок, вода, лопаты, топоры, лестницы, багры и т. п.);

б) провести надежную сигнализацию со всех постов, централизовав ее у дежурного по части;

в) подготовить кадр пожарников и

г) предусмотреть целый ряд прочих мелких мер, как например уборка промасленных тряпок в специально отведенные для этого металлические ящики, безусловное запрещение курения вблизи построек, запрещение оставления в хранилищах и мастерских бензина и т. д.

В случае возникновения пожара начальник части или его заместитель или при их отсутствии дежурный принимают меры к ликвидации вспыхнувшего бедствия, взяв на себя необходимое руководство.

Таковы основные положения прикрытия мобилизации и обороны при ней.

Оценив всю важность и необходимость учета этих положений, нужно еще в мирное время всему начсоставу данной авиачасти познакомиться с вероятными противниками и будущим театром военных действий, изучить детально их воздушный флот, его организацию и возможности, вооружение и тактику, с тем чтобы, отнесясь к ним критически, разработать заранее совершенные методы и приемы борьбы.

Приложение 1

Форма

ПЛАН

освежения имущества непзапаса N-й авиаэскадрильи, парка, склада.

№ по пер.	Наименование имущества	Количество в непзапасе	Когда поступило в непзапас	Срок хранения	Когда подлежит освежению	Когда фактически заменено		Примечание
1	**Самолеты и моторы**							
	Мотор М-5							
	. . . . .							
	. . . . .							
	Вооружение							
	. . . . .							
	. . . . .							
	Инструмент							
	. . . . .							
	. . . . .							
	Расходные материалы							
	и т. д.							

Примечание. Настоящий план необходимо иметь на каждую формируемую часть, а в парке кроме того на все части, питаемые парком.

Командир части

Старший инженер

Нормы упаковки и погрузки главнейшего авиаспецимущества

Наименование имущества и грузов	Род упаковки и размеры	Вес одного места с грузом	Расчет рабочей силы на упаковку		Время потребное на упаковку одного вагона	Расчет рабочей силы на погрузку		Время, потребное на погрузку одного вагона		Количество ед. в единицу ж. д. подвижного состава	
		т.	ч	ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.	Крытый вагон	Платформа
Самолеты Р-1 в разобранном виде	Без упаковки.	2,8	2	1	—	6		—	40	—	1
То же в ящике.	Ящик 9,8 × 2,75 × 3,5.	4,1	2	—	20	15	20	—	30	—	1
Самолет Р-5 в разобранном виде.	Без упаковки.	2,5	2	4	-	6	—	—	40	—	1
То же в ящике	Ящик 9,2 × × 2,8 × 3,5	5	2		20	20	25	—	30	—	1
Самолет И-5 в разобранном виде.	Без упаковки.	1,8	2	1	-	4	—	—	40		1
То же в ящике	Ящик 8,2 × 2,8 × 3,2.	3,2	2	—	20	15	—	-	30	—	1
Группкомплект запчастей к самолету Р-1.	Ящик 8,82 × × 2,7 × 3,2.	2,8	2	—	20	15	—	—	30	-	1
То же к Р-5.	Ящик 9,08 × × 2,73 × 3,5.	3,2	2	—	20	15		—	30	-	1
То же к И-5.	Ящик 8,82 × × 2,7 × 3,2.	2,8	2	—	20	15	—	—	30	—	1
Лыжи к самолету Р-1.	Ящик 2,85 × 0,77 × 0,52.	0,128		-	-	4	—	2	—	22	—
То же к Р-5.	Ящик 2,93 × × 0,63 × 0,63,	0,113	—	—		4	-	2		24	-

Наименование имущества и грузов	Род упаковки и размеры	Вес одного места с грузом	Расчет рабочей силы на упаковку	Время, потребное на упаковку одного вагона		Расчет рабочей силы на погрузку		Время, потребное на погрузку одного вагона		Количество на единицу ж. д. подвижного состава	
		т.	ч.	ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.	Крытый вагон	Платформа
То же к П-5.	Ящик 1,92 × × 0,75 × 0,40.	0,100	—	—	—	4	—	2	30	40	—
То же к ТБ-1.	Ящик 3,83 × × 1 × 0,77.	0,240	2	1	—	8	—	2	—	4	—
Мотор М-5.	Ящик 2,05 × × 1,05 × 1,40.	0,650	—	—	—	8	—	1	30	6	—
То же.	Без упаковки.	0,480	2	—	—	8	—	2	30	10	—
Мотор М-17.	Ящик 2 × 1 × 1,4 .	0,820	—	—	—	8	—	1	30	6	—
То же.	Без упаковки.	0,600	2	—	—	8	—	2	30	8	—
Мотор М-22.	Ящик 1,75 × × 1,75 × 1,37.	0,780	—	—	—	8	—	1	30	3	—
То же.	Без упаковки.	0,460	2	—	—	8	—	2	30	6	—
Бензин в бочках.	Бочка 91 × × 66 × 66.	0,250	2	1	—	6	—	2	30	48	—
Масло в бочках.	Бочка 96 × × 58 × 58.	0,236	2	—	30	6	—	2	30	50	—
Масло в бидонах.	Клетка 54 × 26 × 36.	0,043	—	—	—	6	—	2	30	350	—
Бочек пустых.	91 × 66 × 66.	0,073	—	—	—	4	—	1	—	75	—
Палатки-ангары 4-местные.	Тюки и связки.	—	—	—	—	6	—	3	—	12	—

Нормы на распаковку, приемку и упаковку различного авиационного имущества и материалов

№ по порядку	Наименование имущества	Распаковка, просмотр, просчет и определение категории имущества			Упаковка		
		Количество	Число человек	Время в минутах	Количество	Число человек	Время в минутах
	Запчасти к самолетам						
1	Болты, гайки, ниппели, прокладки, валики	100 шт.	1	4	100	1	10
2	Ветрянки бензиновые, собранные	10 „	1	15	10	1	12
3	Колеса к самолетам легкого типа, неснаряженные	10 „	1	10	10	1	100
4	Колеса снаряженные к тяжелым самолетам	10 „	1	40	—	—	—
5	Оси самолетные легкого типа	10 „	1	10	10	1	150
6	Педали ножного и ручного управления	100 „	1	10	100	1	32
7	Растяжки ленточные и тяги разные	100 „	1	50	100	1	10
8	Стойки для плоскостей и центропланов	100 „	1	50	10	1	40
9	Баки бензиновые главные к самолетам легкого типа	1 „	1	10	1	1	20
10	То же добавочные	10 „	1	30	10	1	75
11	Баки масленые	10 „	1	10	10	1	15
12	Винты воздушные средних размеров	10 „	4	12	10	2	120
13	Лыжи средних размеров	10 „	2	75	10	2	160
14	Лыжи к ТБ-1 и т. п.	1 „	2	3	1	2	120
15	Радиаторы ко всем самолетам	10 „	1	9	1	1	20
16	Групповой комплект к самолету легкого типа	1 км	1	5	—	—	—

№ по порядку	Наименование имущества	Распаковка, просмотр, просчет и определение категории имущества			Упаковка		
		Количество	Число человек	Время в минутах	Количество	Число человек	Время в минутах
17	Одиночный комплект запчастей к самолетам легкого типа	1 км	1	7	—	—	—
18	Оперение к самолетам легкого типа	1 „	1	5	—	—	—
19	Плоскости к самолетам легкого типа	1 „	1	14	—	—	—
	Запчасти к моторам						
20	Магнето рабочее	10 шт.	1	20	10	1	16
21	Карбюратор	10 „	1	10	10	2	75
22	Помпы „АМ“	10 „	1	9	100	7	75
23	Втулки для винта	10 „	1	21	10	2	12
24	Клапаны, коромысла клапанов, шестерни, подшипники, валики, пружины, чашки клапанов	100 „	1	20	100	1	15
25	Кольца поршневые	100 „	1	4	1000	1	15
26	Коленчатый вал стационарного мотора	1 „	1	7	1	2	18
27	Картер 12-цилиндрового мотора	1 „	1	18	1	1	35
28	Прокладки разные	100 „	1	5	10 0	7	25
29	Инструмент к М-5	1 км	1	10	10	1	14
30	Цилиндры	10 шт.	1	3	100	2	30
31	Шатуны и поршни	10 „	1	3	100	2	30
32	Одиночный комплект мотора М 17	1 км	1	35	—	—	—
33	Групповой комплект М-22	1 „	1	120	—	—	—
	Приборы						
34	Барограф	1 шт.	1	4	10	1	50
35	Тахометры	10 „	1	8	100	1	45

№ по порядку	Наименование имущества	Распаковка, просмотр, просчет и определение категории имущества			Упаковка		
		Количество	Число человек	Время в минутах	Количество	Число человек	Время в минутах
	Вооружение						
36	Бомбодержатели	1 шт.	1	1	1	1	18
37	Бомбосбрасыватели	10 „	1	5	—	—	—
38	Звенья пулеметные	1000 „	1	11	—	—	
39	Пулеметы ПВ-1, бывшие в употреблении	1 „	2	7	1	1	8
40	Пулеметы „ДА"	10 „	1	30	1	1	2
41	Принадлежности к пулемету „ДА"	10 км	1	10	—	—	
42	Прицелы АП-2	10 шт.	1	30	1	1	2
43	Турели	1 „	1	2	10	1	7,5
	Металлы черные и цветные						
44	Алюминий, дюраль и кольчуг-алюминий листовой	100 кг	2	8	100	1	20
45	Бронза, бобит и т. п. в слитках	100 „	2	2	100	1	12
46	Железо и сталь листовая	100 „	2	3	100	1	20
47	Олово прутковое	100 „	1	5	100	1	9
48	Проволока, железная, медная, латунная, дюралевая и стальная	100 м	2	2	100	1	20
49	Трос стальной	100 „	1	7	1000	1	7
50	Трубы алюминиевые, медные, стальные и другие	100 кг	2	18	100	1	30
	Инструмент разный						
51	Дрели разные	100 шт.	1	24	10	1	7
52	Зубила, молотки, выколотки, тернеры и т. п.	100 „	1	12	—	—	—
53	Клупны с плашками	10 „	1	10	10	1	15

№ по порядку	Наименование имущества	Распаковка, просмотр, просчет и определение категории имущества			Упаковка		
		Количество	Число человек	Время в минутах	Количество	Число человек	Время в минутах
54	Ключи газовые	10 шт.	1	8	1	1	6
55	Кисти малярные, щетки	100 „	1	4	100	1	10
56	Лампы паяльные	10 „	1	3	10	1	7
57	Напильники разные	100 „	1	6	100	1	15
58	Стамески разные	100 „	1	6	100	1	12
	Разные материалы						
59	Нитки и шпагат мотками	100 шт.	1	2	100	1	8
60	Фанера разная	100 л	1	3	100	1	40
61	Целлулоид и слюда	100 „	2	10	100	1	18
62	Шплинты, шурупы, пачки	100 „	1	10	100	1	30
63	Шайбы Гровера	100 шт.	1	5	100	1	5
64	Аэролаки, краски масляные, политура, растворитель и др.	100 кг	1	20	100	1	12
65	Алюминий в порошке, нашатырь, краски сухие, наждак и т. п.	10 „	1	4	100	1	12
66	Клей и желатин	10 „	1	4	100	1	10
67	Кислота разная	100 „	2	4	100	1	20
	Резина						
68	Амортизатор	100 кг	1	12	100	1	9
69	Авианокрышки к самолетам легкого типа	10 шт.	1	6	—	—	—
70	Камеры авиационные всех размеров	100 „	1	14	100	1	20
71	Шары-пилоты разных размеров	1000 „	1	30	1000	1	12
72	Шланг резиновый от 25 мм и выше	100 мт	1	10	100	1	30
73	То же малого диаметра	10 „	1	1	100	1	9

№ по порядку	Наименование имущества	Распаковка, просмотр, просчет и определение категории имущества			Упаковка		
		Количество	Число человек	Время в минутах	Количество	Число человек	Время в минутах
	Спецобмундирование						
74	Валенки фетровые, чесанки	100 п	1	10	100	1	24
75	Куртки кожаные на вате и летние	100 шт.	1	5	100	1	50
76	Комбинезоны рабочие и халаты	100 „	1	5	100	1	8
77	Очки полетные	100 п	1	2	100	1	10
78	Пальто комбинированное и комбинезоны меховые	100 шт.	1	7	100	1	60
79	Свитеры, чулки, шарфы, шлемы, перчатки, подшлемники	100 „	1	4	100	1	7
	Фотоимущество						
80	Фотоаппарат Потте	1 шт.	1	10	10	1	36
81	Пленка „Агфа“, катушка	100 „	1	15	100	1	15
82	Гипосульфит, кг	10 „	1	3	10	1	20
83	Кюветы разные и рамки копировальные	10 „	1	3	10	1	12
84	Фотобумага, коробок	60 „	1	5	100	1	15
85	Фотопластинки, коробок	100 „	1	10	100	1	30

Примечание 1. Указанные нормы выработаны одним из авиационных складов и проверены им в практической работе. Установление этих норм производилось в большинстве случаев при приемке и выдаче имущества крупными партиями, что при использовании норм необходимо учитывать и в соответствии с размером операции вносить те или другие поправки.

Примечание 2. При упаковке учитывается время на просчет, обертывание в бумаги или ветошь и укладку имущества в готовую тару.

ОГЛАВЛЕНИЕ.

Стр.

ВВЕДЕНИЕ 5

Глава I. МОБИЛИЗАЦИЯ

1. Общие понятия о мобилизации 11
2. Личный состав 12
3. Мобплан в части укомплектования личным составом 13
4. Роль учебы 14
5. Работа партполитаппарата при мобилизации 14
6. Порядок обеспечения формирований транспортом и уход за ним в мирное время 17
7. Приписной автотранспорт 18
8. Использование автотранспорта при мобилизации 18

Глава II. ОРГАНЫ СНАБЖЕНИЯ ВВС

1. Летные части ВВС . . . . . —
2. Питающие органы ВВС . . . . . —

А. Центральный довольствующий орган ВВС 21
Б. Центральный авиационный склад 22
В. Окружные и фронтовые органы ВВС 22
Г. Окружные и фронтовые авиасклады 23
Д. Головные авиационные склады 23
Е. Авиационные парки 23
Ж. Части, имеющие штатные питающие органы 24
З. Воздухоплавательные части 24
И. Работа частей до подхода тыловых органов. 25

3. Предметы специального технического снабжения 25
4. Порядок требования имущества 27
5. Общие указания по хранению авиационного имущества 31

Глава III. НЕПРИКОСНОВЕННЫЕ ЗАПАСЫ СПЕЦИАЛЬНОГО ИМУЩЕСТВА

1. Определение и значение неприкосновенных запасов 35
2. Накопление неприкосновенных запасов 37
3. Очередность удовлетворения неприкосновенными запасами 39
4. Хранение имущества неприкосновенного запаса 39
5. Тара 44
6. Размещение по хранилищам 45
7. Освежение имущества неприкосновенного запаса 45
8. Порядок изъятия из неприкосновенного запаса 47
9. Учет имущества неприкосновенного запаса и отчетность по нему 48
10. Упаковка имущества неприкосновенного запаса и подготовка к погрузке 50

Глава IV. ПОРЯДОК ПОГРУЗКИ НА ЖЕЛ. ДОР. ТРАНСПОРТ И ПЕРЕБРОСКА

1. Условия, влияющие на переброску 52
2. Рабочая сила 53
3. Транспорт при переброске 54
4. Очередность переброски 54
5. Порядок погрузки и перевозки имущества 55
6. Охрана в пути следования 55
7. Разгрузка на рампе и погрузка имущества в вагоны 56
8. Порядок перевозки личного состава, лошадей и остального имущества 57
9. Руководящий состав эшелона и его обязанности 59
А. Обязанности дежурного по эшелону 62
Б. Обязанности пом. дежурного по эшелону 63
В. Обязанности караула эшелона 63
Г. Обязанности ст. в вагоне и его заместители 63
Д. Обязанности дневальных в вагоне 64
10. Сроки для погрузки и выгрузки эшелона 65
11. Порядок следования в пути 65
12. Подача помощи заболевшим в пути людям и лошадям 66
13. Довольствие в пути 68
14. Сохранение военной тайны в пути 68
15. Приспособления для погрузки и выгрузки 69
16. Транспортировка самолетов 74

Глава V. РЕМОНТ АВИАЦИОННО-ТЕХНИЧЕСКОГО ИМУЩЕСТВА

1. Виды ремонтов самолетов и моторов 81
2. Направление в ремонт в военное время 83
А. Самолеты и моторы 84
Б. Запасные части самолетов и моторов 86
В. Имущество специальных служб 87

Глава VI. ОРГАНИЗАЦИЯ ОБОРОНЫ ПРИ МОБИЛИЗАЦИИ И ПРИКРЫТИЕ ОТМОБИЛИЗОВАНИЯ

1. Наземные мероприятия 89
2. ПВО в пункте отмобилизования 90
3. Служба постов ВНОС 91
4. Общегарнизонные средства ПВО 94
5. Оборона пунктов погрузки и следования в пути 94
6. Химоборона 95
7. Средства маскировки и их применение 96
8. Химическая маскировка 97
9. Противопожарная охрана 97

ПРИЛОЖЕНИЯ:

№ 1. План освежения имущества 99
№ 2. Нормы упаковки и погрузки главнейшего авиационного имущества. 100
№ 3. Нормы на распаковку, приемку и упаковку различного авиационного имущества и материалов. 102